

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 42)
z dnia 19 listopada 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 42)

19 listopada 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację na temat podjęcia niezbędnych zmian legislacyjnych mających na celu umożliwienie polskim marynarzom zatrudnianie przy budowie oraz obsłudze morskich farm wiatrowych oraz w polskim przemyśle offshore,
- informację na temat przygotowania oraz wdrożenia przepisów prawnych gwarantujących minimalną emeryturę dla zawodowych marynarzy przy spełnieniu wymogów pracy minimum 10 lat (20 lat kalendarzowych), zatrudnionych na statkach morskich pod obcą banderą.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sebastian Kamiński** zastępca dyrektora Departamentu Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Jacek Witt** członek zarządu Polskiego Rejestru Statków SA, **Krzysztof Stopierzyński** wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Artur Sadowski** przewodniczący Rady Związku Agentów Morskich i Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR wraz ze współpracownikami, **kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski** wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, **kpt. ż. w. Anna Wypych-Namiołko** członek Rady Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, **Roman Smulski** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych sp. z o.o., **Maciej Konopka** organizator związkowy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz **Michał Świerzyński** oficer pokładowy.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Kacper Płażyński (PiS)**:

Droży państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy dwa punkty. Dobrze, szanowni państwo, na początku kilka kwestii do wyjaśnienia, jakbym mógł prosić. Otrzymaliśmy informację od ministra infrastruktury co do stanowiska resortu w rozpatrywanych dzisiaj punktach, ale nie otrzymaliśmy informacji ze strony resortu, który wydaje się, jest wiodącym, jeżeli chodzi o kwestie pracy, emerytur i związanych z tym przepisów prawa pracy. Nie ma też z nami nikogo z Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w randze ministra, o czym też nie zostałem uprzedzony, a nad czym ubolewam, dlatego że jednak to ministrowie mają obowiązek przychodzić i przedstawiać stanowisko rządu. Rozumiem, że państwo, pan dyrektor i pani naczelnik są teraz w niezręcznej sytuacji. Cieszę się, że państwo jesteście, że ktoś z ministerstwa pofatygował się przybyć na posiedzenie Komisji, natomiast chciałem zaznaczyć, że jest to praktyka, której chciałbym w przyszłości uniknąć. Jeżeli nikogo w randze ministra nie może być na posiedzeniu Komisji, to prosiłbym wcześniej o taką informację i wyjaśnienie dlaczego, ponieważ jest to obowiązek wynikający z regulaminu Sejmu, że ministrowie odwiedzają naszą Komisję. W ważnej sprawie budowy farm wiatrowych na szelfie Morza Bałtyckiego, gdzie chcemy zagwarantować local content, pracę naszych marynarzy tak, żeby maksymalnie dużo zostało w polskiej gospodarce, potrzebne

są zmiany przepisów. Wydaje się, że jest to ważna sprawa i w moim odczuciu ktoś z państwa resortu na poziomie ministerialnym powinien tutaj być.

I druga sprawa. Dlaczego państwo – już bezpośrednio skieruję swoje pytanie – nie przekazaliście informacji resortu w tej sprawie? Dziękuję panu ministrowi Marchewce za przekazanie ich ze strony Ministerstwa Infrastruktury, ale nie ma informacji ze strony resortu rodziny, polityki społecznej, czy też jaka tam jest pełna nazwa resortu, ale to rzecz drugorzędna. A więc bardzo proszę o informację, dlaczego nie ma informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Czy mogę udzielić informacji?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli pani minister dzisiaj odpowiada za Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący, państwo parlamentarzyści, pozwólcie państwo, że uzupełnię te informacje. Oczywiście przygotowując odpowiedzi na te dwie kwestie, które zostały ujęte w porządku obrad dzisiejszego spotkania, przygotowaliśmy informację dla państwa, którą zresztą podpisałem. Jeżeli chodzi o wkład merytoryczny dotyczący punktu drugiego, czyli przygotowań do wdrożenia przepisów prawnych gwarantujących minimalną emeryturę dla zawodowych marynarzy przy spełnieniu wymogów pracy minimum 10 lat, wskazujemy też szczegółowe informacje na temat działań, które podejmuje Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej we współpracy z naszym resortem w kontekście projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych i innych ustaw. Stanowisko, które zostało przesłane do Komisji, zawiera też wkład merytoryczny Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Chciałbym tutaj tylko przekazać panu przewodniczącemu te informacje. Nie zostały one skierowane przez ministerstwo w osobnym stanowisku, ale wkład merytoryczny znajdujący się w tym stanowisku, dotyczący tego punktu, jest przygotowany właśnie przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Może pan przewodniczący będzie łaskaw zerknąć na to przychylnym okiem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie mam wyboru, muszę, natomiast nie ma takiej informacji, z której wynikałoby, że przygotowaliście to państwo wspólnie, przy czym Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej przy drugim punkcie jest wiodące. Jest to jakaś niestandardowa procedura. Chciałem zwrócić na to uwagę, żeby na przyszłość może było to bardziej czytelne, żeby jednak każde stanowisko każdego wiodącego resortu było przekazywane do Komisji.

Dobrze, przychodząc już do porządku obrad, szanowni państwo, panie ministrze, czy mogę prosić o rozpoczęcie i zreferowanie stanowiska rządu?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście. Szanowny panie przewodniczący, w kontekście pierwszego punktu dotyczącego kwestii, które mają na celu umożliwienie polskim marynarzom zatrudnienie przy budowie oraz obsłudze morskich farm wiatrowych oraz w polskim przemyśle offshore, pozwólcie państwo, że zrobię wprowadzenie i przekażę głos osobom, które w naszych departamentach merytorycznie są odpowiedzialne za te kwestie. Sprawa ta wiąże się też niejako ze sprawami, które były omawiane na forum zespołu trójstronnego, i na jednym z poprzednich posiedzeń Komisji w kontekście żeglugi przybrzeżnej, ale postaramy się to rozszerzyć o informacje, które będą kluczowe w tym zakresie. A więc na samym wstępie chciałbym państwu powiedzieć, że zasady uzyskiwania kwalifikacji marynarzy zostały określone w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, jest tam specjalny rozdział, który nazywa się „kwalifikacje i składy załogi”, ale także w rozporządzeniu ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej z 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich. W tym zakresie przepisy wdrażają dyrektywę Parlamentu Europejskiego z 2008 r. właśnie w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy. Tutaj trzeba zaznaczyć że Polska jako strona Konwencji STCW oraz kraj członkowski Unii Europejskiej jest zobowiązana, żeby zapewnić

właściwe standardy wyszkolenia marynarzy na nie niższym poziomie niż te, które są określone w zapisach międzynarodowych.

Tutaj chcę państwu zwrócić uwagę na to, że jednostki pływające, które obsługują farmy wiatrowe, według przepisów, które obowiązują, będą operowały w rejonie żeglugi przybrzeżnej. Należy zwrócić uwagę, że marynarze, którzy właśnie stanowią załogę takich statków, będą zobowiązani do posiadania dokumentów kwalifikacyjnych, uprawniających do zajmowania stanowisk co najmniej w żegludze przybrzeżnej. Patrząc historycznie, należy zwrócić uwagę, że w 2022 r. znowelizowano rozporządzenie ministra gospodarki morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg morskich. Wprowadzono ułatwienia w uzyskaniu dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze przybrzeżnej dla tych osób, które posiadają dyplom w żegludze krajowej. W wyniku owych zmian osoby, które posiadają dyplom szypra drugiej klasy żeglugi krajowej, jak i również dwudziestoczteteromiesięczną praktykę pływania na statkach morskich w dziale, który jest działem pokładowym, mogą uzyskać dyplom oficera wachtowego w żegludze przybrzeżnej, oczywiście po zdaniu egzaminu na ten dyplom, bez konieczności ukończenia kilkumiesięcznego szkolenia. Co więcej, osoby, które posiadają dyplom szypra pierwszej klasy żeglugi promowej, mogą ubiegać się o dyplom kapitana w żegludze przybrzeżnej, jeżeli posiadają 12 miesięcy praktyki na stanowisku kapitana statku handlowego oraz zdadzą egzamin na kapitana żeglugi przybrzeżnej. W tym przypadku również nie ma konieczności odbycia dodatkowego, długotrwałego szkolenia.

Niemniej pomimo tego, mając na uwadze też wskazania, które zostały rekomendowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego, wynikające z audytu, który został przeprowadzony we wrześniu ubiegłego roku, przystąpiono do przeanalizowania wszystkich programów szkoleniowych właśnie pod kątem ich zgodności z przepisami Konwencji STCW, ale także ich adekwatności co do formy prowadzenia szkoleń, też w zakresie ich aktualności. Tak jak było wspomniane na jednym z poprzednich posiedzeń Komisji, właśnie w tym celu, zarządzeniem ministra infrastruktury, został powołany zespół ekspertów, który dokonuje analizy tych zagadnień i przygotowuje zmiany do obowiązujących programów szkoleń, w tym także nowe programy, które umożliwiają przejście pomiędzy kwalifikacjami z różnych rodzajów żeglugi. Można powiedzieć, że w oparciu o zaproponowane przez ekspertów rozwiązania czy też rekomendacje zostaną przygotowane zmiany do przepisów, które mają charakter krajowy. Zakończenie pierwszego etapu prac zespołu, który został powołany, planujemy w połowie przyszłego roku, co pozwoli nam zrealizować jak najszybciej te działania. To tyle tytułem wprowadzenia, panie przewodniczący. Jeżeli pan pozwoli, to przekażę głos przedstawicielom Departamentu Edukacji Morskiej. Pan dyrektor Gąsowski. Dziękuję.

Dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej MI Wojciech Gąsowski:

Dziękuję, panie ministrze. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, rzeczywiście tak jak pan minister wspomniał, w zakresie obecnie obowiązujących przepisów, jeżeli mówimy o żegludze w sektorze offshore, będziemy operowali pojęciem żeglugi przybrzeżnej, czyli żeglugi zgodnej z międzynarodową konwencją dotyczącą wyszkolenia i kwalifikacji załóg statków morskich, Konwencją STCW, co także wynika pośrednio z dyrektywy Parlamentu Europejskiego, która podtrzymuje te standardy. Sam fakt, że mówimy o żegludze przybrzeżnej i wymaganiach kwalifikacyjnych w zakresie żeglugi przybrzeżnej wynika także bezpośrednio z definicji żeglugi przybrzeżnej, która zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie morskim wskazuje, że są to podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do ósmego stopnia długości geograficznej wschodniej. A więc tak naprawdę na całym obszarze Morza Bałtyckiego, wszędzie, gdzie morskie farmy wiatrowe będą funkcjonowały, będziemy mówili o żegludze przybrzeżnej.

Idąc dalej, w kontekście potencjalnych czy proponowanych zmian, na dzień dzisiejszy poza pracą zespołu ekspertów, który będzie poszukiwał czy już poszukuje rozwiązań umożliwiających jak najprostsze przejście z poziomu żeglugi krajowej do poziomu żeglugi przybrzeżnej tak, żeby ułatwić to potencjalnym marynarzom, którzy jeszcze nie nabyli uprawnień w zakresie żeglugi przybrzeżnej, chcemy, żeby efektem działań, prac zespołu były wypracowane szkolenia tak zwane doszkalające albo przejściowe, które w sposób jak

najprostszy ułatwić zdobycie kwalifikacji. W kontekście żeglugi krajowej w tym zakresie, jak już mieliśmy okazję przekazywać taką informację na poprzednich posiedzeniach, ważną informacją jest to, że w zakresie żeglugi krajowej mówimy o 574 osobach, przy czym w tej chwili jest to częściowa informacja, o którą poprosiliśmy podmioty operujące na wodach portowych bezpośrednio przylegających, ale także zgodnie z obecnie obowiązującą definicją żeglugi krajowej, do 12 mil morskich od linii podstawowej. Są to osoby przede wszystkim w wieku 50-60 lat i powyżej 60. lat. Jest to zdecydowana większość tej grupy. Oczywiście chcielibyśmy, żeby osoby te, to znaczy, nie tylko te osoby, ale jest wśród tych osób taka grupa, były objęte możliwością jak najłatwiejszego podniesienia kwalifikacji i zdobycia uprawnień i kwalifikacji w żegludze przybrzeżnej. Wśród tych osób jest grupa 106 osób, na dzień dzisiejszy mamy takie dane, które nie posiadają wykształcenia średniego, a tym samym tutaj przejście może być kłopotliwe, natomiast szukamy rozwiązania, które będziemy chcieli uwzględnić w warunkach potencjalnych przepisów przejściowych, żeby osoby te także miały szansę w sposób możliwie niezakłócony kontynuować swoją karierę do przejścia na emeryturę. Właściwie w ramach uzupełnienia to tyle. Jeżeli będą pytania, to oczywiście jestem do dyspozycji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, drodzy państwo, otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos w punkcie pierwszym? Pan poseł Wałęsa.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Pierwsze pytanie, które samo się tutaj narzuca, jest takie, kiedy to nastąpi. Wydaje mi się, że tutaj trochę walczymy z czasem. Zmiana kwalifikacji, udostępnienie wszystkim osobom możliwości uzyskania dodatkowych kwalifikacji powinno być jak najszybsze, ale z tego, co mi wiadomo, terminy są jakieś trochę z kosmosu. Jest to rok 2026 czy coś takiego. Czy mamy już konkretne daty, w których będą możliwe te wszystkie rozwiązania? Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Chciałbym też usłyszeć zdanie zainteresowanych grup zawodowych, które tutaj są reprezentowane i które też wydaje mi się, że mamy na łączach. Byłoby dobrze od razu skonfrontować to, co usłyszeliśmy z ministerstwa, ze zdaniem tych, którzy wiedzą najlepiej, czy to odpowiada ich oczekiwaniom.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zakładam, że też po to tutaj państwo przybyliście na posiedzenie Komisji, żeby zabrać głos. Oczywiście możliwość zabierania głosu i zadawania pytań jest do waszej dyspozycji. Panie ministrze, panie dyrektorze, kiedy to nastąpi?

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o termin obligatoryjny, co nie znaczy, że nie uda się tego zrobić szybciej, ale jeżeli chodzi o kwestię delegacji ustawowej i konieczności wydania nowych rozporządzeń w zakresie programów szkoleniowych – wówczas w ramach wydawania owych aktów nastąpią zmiany – jest to termin 10 marca 2026 r., przy czym oczywiście jeżeli zespół zrealizuje zadania wcześniej, to zmiana będzie następowała wcześniej. Natomiast jeżeli chodzi o drugą datę, z której wynika upływanie przepisów przejściowych, które zostały wprowadzone zmianą rozporządzenia z 2022 r., czyli tak naprawdę pozostawienie uprawnień i kwalifikacji w żegludze krajowej bez zmian przez okres pięciu lat, mówimy o 12 czerwca 2027 r. Jest to data, kiedy okres przejściowy zakończy się. Faktycznie żegluga krajowa będzie już funkcjonowała w postaci obszaru ograniczonego do 12 mil morskich. W kwestii postępu prac zespołu faktycznie mamy nadzieję, że będzie się to działo szybciej, natomiast takie terminy obligują nas do zmiany i wydania aktów prawnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie ministrze, panie dyrektorze, trochę jestem zaniepokojony terminami, a więc mam pytanie, na czym polega trudność w przygotowaniu tego we wcześniejszym terminie.

Rozumiem, że jest jakiś tak zwany deadline, w którym się zmieścimy i wszystko będzie zgodnie z prawem. Natomiast uważam, że z punktu widzenia polskiego interesu narodowego prace te powinny zostać ukończone jednak znacząco wcześniej. Stąd pierwsze pytanie jest takie, co stoi na przeszkodzie i co należałoby może zrobić, żeby jednak te prace znacząco przyspieszyć. Po drugie, chciałbym rozbudować to pytanie o zakres, ponieważ interesuje mnie nie tylko termin, ale także zakres, a to z tego względu, że wydaje mi się, że z pełnym zrozumieniem wysłuchałem obu informacji. Także jako marynarz i posiadacz dyplomu rozumiałem tyle, że wszystkim umożliwimy jak najszybciej to, co trzeba. Teraz chciałbym jednak to doprecyzować. Zapowiedź, intencja jest wspaniała, natomiast jeżeli wszystkim, to znaczy, komu zapewnimy, co zapewnimy i właśnie kiedy? Czy jesteśmy w stanie to przyspieszyć? Jednak oczekiwałbym odpowiedzi na wyższym poziomie dokładności.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, w związku z tym, że jest zespół ekspertów, który nad tym pracuje, planujemy zakończenie prac w przyszłym roku. Rzeczywiście jest to związane z zakończeniem prac przez ekspertów. Natomiast z punktu widzenia naszego nadzoru nad tymi sprawami nie wykluczamy, że zostanie to skończone szybciej. Wręcz może będziemy nawet zmieniać ten termin, żeby rekomendacje zostały przygotowane nie w połowie przyszłego roku, tylko dużo szybciej, dlatego że nasze bieżące konsultacje z przedstawicielami branży odbywają się na bieżąco w różnych sprawach. Jesteśmy w stałym kontakcie z przedstawicielami podmiotów, które zajmują się offshorem. Temat dotyczący kwalifikacji też pada na spotkaniach roboczych. A więc mogę zapewnić, że jeżeli będzie sytuacja, w której w dużo szybszy sposób będziemy w stanie zdiagnozować wszystkie najważniejsze potrzeby tak, żeby to zrobić dobrze, to skończy się to w pierwszym kwartale przyszłego roku, a nie dopiero w połowie. Zrobimy to szybciej, niż eksperci zostali do tego zobowiązani. Mogę tutaj złożyć taką deklarację. Jeżeli pan dyrektor chciałby też uzupełnić to w szczegółach... Oczywiście z naszego punktu widzenia realizacja działań, które są na poziomie legislacyjnym, przebiega w taki sposób, żeby było to w pierwszym możliwym terminie. Nie będziemy mieli tu żadnych wątpliwości, mając na uwadze istotność tego zagadnienia. Natomiast my chcemy się opierać na rekomendacjach, które są przygotowane i przez branżę, i przez ekspertów, ale nie wykluczamy, że będą oni zmobilizowani bardzo poważnie do tego, żeby skończyć prace dużo, dużo szybciej, niż chcieliby je skończyć. Mogę to zapewnić.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Jeszcze w ramach uzupełnienia, rzeczywiście daty, o których powiedziałem, są datami granicznymi, do kiedy dokumenty muszą zostać wydane. Tak jak pan minister wspominał, prace zespołu trwają. Absolutnie nie jest tak, że trzymamy się końcowych dat i dopiero wtedy dokumenty będą wydawane. Natomiast z drugiej strony jeszcze w ramach uzupełnienia chciałbym podeprzeć się małą statystyką dotyczącą potencjalnych zainteresowanych. Jeżeli chodzi o samą żeglugę przybrzeżną, w latach 2016-2024 w szkoleniach kwalifikacyjnych wzięły udział łącznie 103 osoby. Skala potrzeb w zakresie przynajmniej żeglugi przybrzeżnej jest niewielka. Wynika z tego, że tak naprawdę z poziomu żeglugi przybrzeżnej niewiele więcej potrzeba zrealizować, żeby mieć już dokumenty i uprawnienia w żegludze międzynarodowej, która tak naprawdę jest bez ograniczeń, szczególnie w zakresie Morza Bałtyckiego czy obszarów, którymi jesteśmy zainteresowani. To tyle w ramach uzupełnienia. Dziękuję.

Posel Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Jedno pytania doprecyzowujące. Rozmawiamy o zespole. Czy można uściślić, co to jest za zespół, w jakiej jednostce administracyjnej, kto wchodzi w jego skład, ile osób, z kim można nawiązać bezpośredni kontakt celem nadzoru z naszej strony nad postępem prac?

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Szanowny panie przewodniczący, pozwolę sobie tylko powiedzieć, że przy okazji naszego ostatniego spotkania dotyczącego żeglugi przybrzeżnej, na prośbę pana przewodniczącego do Komisji został przesłany akt w postaci zarządzenia nr 28 ministra infrastruktury,

który powołał zespół. Oczywiście mogę przywołać konkretne nazwiska osób, jeżeli jest to potrzebne, natomiast członkami zespołu są przedstawiciele morskich jednostek edukacyjnych, czyli instytucji, które zajmują się szkoleniami. Mówimy tu o Uniwersytecie Morskim w Gdyni, Politechnice Morskiej w Szczecinie, Studium Doskonalenia Kadr Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Są przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Szkoły Morskiej w Gdyni. W sumie zarządzenie powołało dziesięciu ekspertów. Przewodniczącym i zastępcą są przedstawiciele ministra infrastruktury.

Posel Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Kto jest liderem zespołu?

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Słowa pana przewodniczącego i pana dyrektora są też zobowiązaniem do przyspieszenia prac zespołu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękujemy. Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan wiceprzewodniczący już zadał to pytanie, ale ja w kwestii uzupełniającej, dotyczącej zespołu. Kto z branży czy z osób, które tu przyjeżdżają i oficjalnie składają propozycje, jakie powinny być wzięte pod uwagę w zakresie funkcjonowania naszych marynarzy, jest w państwa zespole? Teoretyzować to my możemy. Teoria jest bardzo fajna, ale jednak praktycy i studenci chcą korzystać z praktyków, dlatego że to kształtuje, chcą korzystać z przedstawicieli firm, które potem kształtują osoby, które będą funkcjonowały w tym zawodzie. Przypominam, że marynarze funkcjonują, ale u obcych armatorów, którzy rejestrują statki na przykład na Litwie, dlatego że jak w Polsce dostaje się sto kartek, żeby zarejestrować statek i być w Unii Europejskiej, to jest to niemożliwe. Jest to tylko dygresja.

Mam uzupełniające pytanie, kto jest z fachowców, których naprawdę zapraszamy, kto jest z doradców branży? Tutaj nie chodzi o lobbing, tylko o przyspieszenie prac, ponieważ organizacje i przedsiębiorcy, którzy się tym zajmują, mają prawników, którzy na stałe doradzają i są w branży. Można ich policzyć na palcach dwóch rąk, ale chyba warto skorzystać, dlatego że są to gotowe rozwiązania, które są przedstawiane na każdym posiedzeniu Komisji i tak naprawdę w każdej chwili służą pomocą. Przepraszam, panie dyrektorze, służą pomocą. I my to wiemy, natomiast dziwne, że nie mogą się przebić. Oczywiście jest deadline, ale na ile państwo jesteście w stanie to przyspieszyć? Przecież byliście świadomi, gdyż znamy się nie od dzisiaj, że sprawy te muszą przyspieszyć. Jak widzicie współpracę z praktykami, którzy mają gotowe rozwiązania, gdyż wiedzą, gdzie są ciemne strony, które trzeba zlikwidować i ułatwić marynarzom funkcjonowanie? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowna pani poseł, chcę zapewnić, że stanowiska, rekomendacje strony społecznej są dla nas rekomendacjami, na których będziemy się opierać. Zespół, który został powołany, jest zobowiązany do tego, żeby korzystać także z doświadczeń tych ludzi, którzy są, w cudzysłowie, przedstawicielami biznesu. Z punktu widzenia realizacji działań, które będą podejmowane przez zespół, będą to działania, które będą się opierać również na rekomendacjach strony społecznej, tak to mogę nazwać. Deklaruję tutaj oczywiście pełną współpracę. Tak jak powiedziałem kilka minut wcześniej, prowadzimy również bieżące spotkania na etapie koordynacyjnym właśnie z przedstawicielami środowiska offshore. Jedno z nich, w którym osobiście brałem udział, odbyło się półtora tygodnia temu. Rekomendacje, które są przedstawiane, trafiają do zespołu. Zespół opiera się też na tych rekomendacjach. A więc mogę tutaj zapewnić, że każdy głos, który będzie dotyczył poprawienia sytuacji, usprawnienia, zrobienia czy uczynienia legislacji bardziej efektywną, będzie na poważnie rozważany w pracach zespołu. Mogę to zadeklarować. Tak jak wskazałem, prace będą bardzo mocno zintensyfikowane, dlatego że graniczne terminy oczywiście są terminami,

które są możliwe, ale wszyscy wiedzą, jak istotna jest to sprawa, jak ważne dla nas jest przygotowanie odpowiednich dokumentów. Naprawdę mogę zadeklarować, że tutaj jest pełna współpraca pomiędzy ministerstwem, przedstawicielami ministerstwa, którzy też są w zespole, który powołaliśmy. Myślę, że będziemy też na bieżąco w ramach prac zespołu organizować spotkania koordynacyjne z przedstawicielami branży po to, żeby już w trybie roboczym dyskutować o tych rozwiązaniach. Mogę także tutaj zapewnić, że na jednym z pierwszych takich spotkań przedstawiciele branży będą obecni, zaproszeni na spotkanie. Jest to moje zobowiązanie, które tutaj składam.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie przewodniczący, tylko w kwestii uzupełnienia. Rozumiem, że zespół jeszcze się nie spotkał czy nie miał roboczego spotkania. A jeżeli miał, to mam pytanie, na ile zaproszeni tu państwo albo specjaliści byliście na przykład zaproszeni do konsultacji przez zespół. To też będzie pytanie do państwa ode mnie. Rozumiem, że zespół jeszcze nie pracuje. Powiedział pan, że nie pracuje, że będą robocze spotkania. Rozumiem, że spotkania, które były, nie były spotkaniami roboczymi, a jak będą robocze, to skierujecie państwo zapytanie do osób, które roboczo, na co dzień się tym zajmują. Ok., dziękuję za tę deklarację. Będę państwa w tym wspierać. Mam pytanie do szerokiej gamy specjalistów, na ile państwo mogli już zaprezentować, czy jesteście w kontakcie, czy ktoś, czy zespół roboczo korzystał już z państwa doświadczenia bądź wiedzy po to, żeby przyspieszyć proces legislacyjny. Dziękuję. To tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę. Zachęcam państwa też do aktywnego uczestnictwa. Czy państwo rzeczywiście bierzecie udział w tych pracach czy na razie nie widzicie sensu brania w nich udziału i czekacie na konkretny projekt, żeby się odnieść? Jak to wygląda z waszej strony? Zakładam, że państwo jesteście najbardziej zainteresowani, skoro przyjeżdżacie do Warszawy na posiedzenie Komisji. A więc może poproszę najpierw pana Krzysztofa Stopierzyńskiego, wiceprezesa Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej. Bardzo proszę.

Wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej Krzysztof Stopierzyński:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie parlamentarzyści, szanowne grono, jestem przedstawicielem Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej. Jestem wiceprezesem, a zawodowo jestem armatorem czterech jednostek floty offshore. Nikt z nami nie konsultował składów oraz sytuacji marynarzy. Zanim powstała izba energetyki wiatrowej, funkcjonowała jako Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej. W czerwcu 2020 r., kiedy wchodziły te przepisy, już składaliśmy propozycje alarmujących zmian. Państwo zrobili rzecz niewybaczalną, państwo zlikwidowali system, który działał i chcą wprowadzić coś, co będzie działało w roku 2026. Do tego czasu my zbankrutujemy kilkukrotnie. To nie działa, nie funkcjonuje, na dzień dzisiejszy nie jesteśmy w stanie prowadzić operacji offshorowych nawet po proponowanych przez państwa zmianach na podstawie dokumentów dotyczących żeglugi przybrzeżnej. Na pięć minut przed rozpoczęciem polskich projektów offshorowych wycięto offshore z definicji żeglugi krajowej. Wszyscy armatorzy przygotowywali kadry do tego, żeby można było serwisować morskie farmy wiatrowe, budować morskie farmy wiatrowe, prowadzić badania środowiskowe na podstawie dokumentów żeglugi krajowej. Nie jesteśmy w stanie ściągnąć marynarzy z kontenerowców, masowców na dwudziestometrowe łódki.

Informacja, którą przedstawił pan dyrektor, jest mocno nieprecyzyjna. Co prawda, w 2022 r. wprowadzono rozporządzeniem możliwość szybszej ścieżki przejścia na przykład szypra drugiej klasy na oficera wachtowego, ale jednocześnie oficerowi wachtowemu zabrano możliwość pełnienia funkcji kierownika jednostki. Co on ma teraz zrobić? Jak weszło rozporządzenie, jedna trzecia naszych marynarzy musiała, niestety, opuścić statki. Dla niemieckich armatorów pływanie po polskim offshore to był dzień jak co dzień, pływali jak pływali. Holenderscy pływali jak pływali, duńscy pływali jak pływali. Polskie jednostki musiały zejść, dlatego że w ministerstwie przegapiono, że oprócz kwalifikacji marynarzy na podstawie tych przepisów są wydawane karty bezpieczeństwa, które nagle przestały obowiązywać.

Pan minister mówi, że mamy czas do 2026 r., przepraszam pan dyrektor mówi, że jest czas na dokumenty, dlatego że do 2026 r. obowiązuje okres przejściowy. Nieprawda. Obowiązuje do 2026 r. lub do najbliższej wymiany dyplomu. A więc jeżeli komuś dyplom wygasał w lipcu 2022 r., to miał trzytygodniowy okres przejściowy, a zdobycie kwalifikacji w żegludze przybrzeżnej to jest proces co najmniej dwuletniego pływania, czyli tak naprawdę czteroletniej pracy. Jak my to mamy udźwignąć?

Wie pan dyrektor, czym zapcha się polski offshore, gdzie państwo nam to umożliwili? Nie kapitanami, nie szyprami, chociaż to jest już kosztmar sam w sobie, tylko mechanikami. Dwudziestometrowe jednostki dowożące na farmy wiatrowe mają relatywnie duże silniki, dlatego że muszą płynąć około dwudziestu pięciu, trzydziestu. Zgodnie z przepisami, w żegludze międzynarodowej musimy mieć kapitanów na poziomie drugiego oficera. Jest to jeden przed najwyższymi uprawnieniami. Jest to mechanik z kontenerowca, z masowca, który zarządza pięcio-, siedmio-, dziesięcioosobowym zespołem maszynowym. Ma on wrócić wymieniać oleje i odpowiadać za zbiornik z fekaliami? Jak my to mamy zrobić? Czterech, pięciu, sześciu polskich armatorów kupiło jednostki do budowy morskich farm wiatrowych. Największy armator, który prowadził badania środowiskowe, już wystawił statki na sprzedaż. My ledwo zipiemy. Firma, która kupiła dwa CTV, w ogóle nie miała możliwości zaistnieć, gdyż okazało się, że o 25 cm nie spełniają wysokości fali innymi rzeczami. Po prostu w czerwcu 2022 r. polskim jednostkom pod polską banderą wybito zęby. W fazie, w jakiej to było tworzone, to były zęby młeczne, dlatego że mieliśmy budować polski offshore. Przy projekcie Baltic Power mamy jednostkę Mainport Geo, która jest zatrudniona przez belgijską firmę, prowadzi badania ferromagnetyczne, jest obsadzona w większości marynarzami rosyjskimi. Mamy rosyjski content, na polskich projektach nie mamy polskiego contentu.

My potrzebujemy powrotu do definicji żeglugi krajowej. My potrzebujemy możliwości operowania nie na podstawie przepisów o żegludze przybrzeżnej. Dla nas wyjście na cztery godziny do strefy nie może być żegluga międzynarodową w oparciu o przepisy właściwe do wożenia węgla przez Atlantyk, a jeżeli chodzi o mechaników, to dokładnie tak jest, tylko my musimy wrócić do definicji żeglugi krajowej, która włącza polski offshore, żeby polscy armatorzy mieli jakąkolwiek szansę. My musimy znaleźć rozwiązanie równoważne. W 2020 r. proponowaliśmy utworzenie nowego pojęcia żeglugi serwisowej, żeglugi na potrzeby serwisowania i budowy morskich farm wiatrowych, która odbywa się na podstawie przepisów i kwalifikacji właściwych dla żeglugi krajowej. W żegludze krajowej, przepraszam, w żegludze międzynarodowej, czyli przybrzeżnej, dlatego że przecież przybrzeżna też jest międzynarodową, my nie mamy możliwości operowania czy dostania kart bezpieczeństwa do 12 godzin, które pozwalają nam operować jednostką z trzyosobowym składem, tak jak firmy, z którymi musimy konkurować z krajów ościennych. Nawet jeżeli wychodzimy na cztery godziny, my musimy mieć drugiego oficera, mechanika, my musimy mieć pięcioosobowy skład. Te jednostki nie są do tego budowane. Praktyka rozjechała się z teorią. Potrzebujemy tego na dzisiaj, a nie na 2026 r.

W Gdyni stoi Svanen, jednostka, która ma w styczniu stawiać fundamenty. Obecnie prowadzone są przewierthy pod pierwsze kable Baltic Power. Operuje duńska jednostka na Northern Victoria, usuwając kamienie w miejscach, gdzie będą wbijane pale, fundamenty, na których są pale. Offshore już się dzieje. W przyszłym roku w czerwcu, przepraszam, w marcu rusza projekt PGE Baltica i Ørstedu oraz Equinora z Polenergią. O tej porze w przyszłym roku będziemy mieli trzy gigantyczne projekty, a państwo mówią o trzecim kwartale 2025 r.

Państwo zlikwidowali jeden system, który działał, bez żadnego powiadomienia. Plaster, który był w postaci okresu przejściowego, ewidentnie nie zadziałał. Jak mówię, jest to absolutna nierówność wobec prawa, że jeden marynarz może jeszcze przez cztery lata używać swojego dyplomu, a drugi po dwóch tygodniach już nie. Stały się straszne rzeczy. Naprawdę nie jest akceptowalne, że te rzeczy zostaną poprawione nie wiadomo kiedy, w oparciu o działania zespołu, który ma działać do 2025 r. Nikt z nami nie rozmawia.

Do dzisiaj albo ktoś był na morzu marynarzem, albo ktoś był pasażerem. Technicy, nurkowie, operatorzy, piloci robotów podwodnych, cała działalność na morzu to jest personel przemysłowy. Został wprowadzony IP Code, tylko że został wprowadzony czy zostaje

wprowadzony dla statków powyżej 500 GT, a jednostki do offshoru są poniżej. Jeżeli my tego nie zmienimy, nie będziemy mogli wozić pasażerów, a takie są wymogi kontraktowe Orlenu, PGE i innych rzeczy. Nie da się operować jednostkami pod polską flagą na polskim offshorze. Przypomnę, że w ostatnich latach poza jednostkami rządowymi, statkami, które były wprowadzane pod polską banderę, było ich wprowadzonych dużo, my wprowadziliśmy cztery. To były jednostki właśnie do budowy morskich farm wiatrowych. To miało być koło zamachowe dla naszej gospodarki, to miało odbudowywać naszą flotę. Wycięto to w czerwcu 2022 r. Do tej chwili się z tego nie podnieśliśmy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję panu. Panie ministrze, padło wiele pytań i sugestii ze strony pana prezesa. Pierwsze oczywiste pytanie, dlaczego państwo nie zaprosiliście do zespołu – słyszymy o akademikach – praktyków, armatorów, dlatego że jest to szczególnie w ich interesie, żeby przepisy działały. Jest to dosyć jasne. W związku z tym, że dostrzegam tutaj, chyba wszyscy dostrzegamy pewne inne podejście do tego, na czym powinien być postawiony środek ciężkości przy zmianie przepisów, czy to nie jest jeszcze dobry moment, żeby do zespołu doprosić jednak kilka osób z branży? Wydaje mi się, że jest to jak najbardziej sensowne. Dalej przecież to my o wszystkim będziemy decydować, rząd, potem parlament, ale chyba warto, żeby był kontakt roboczy, nie tylko na posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, między branżą, akademikami a wami. A więc tutaj moja prośba. Za chwilę poproszę państwa o informację, czy jest taka możliwość, czy doprosicie. Wydaje mi się to jak najbardziej zasadne. Po co tutaj bawić się w jakiś głuchy telefon? Od razu jak państwo na to reagujecie, jak reagujecie na kwestie definicji – to wydało mi się chyba najbardziej wybijające – brakujących definicji żeglugi krajowej czy też żeglugi serwisowej? Czy rzeczywiście państwo uważacie, że jest to problem i trzeba stworzyć takie definicje, żeby nie brakowało marynarzy, żeby mieli możliwości pływania również na naszym szelfie i żeby to działało? To tak na szybko, a potem poproszę pana przewodniczącego Piątkowskiego.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, w zarządzeniu, które powoływało zespół, jest punkt wskazujący głos ekspercki ze strony przedstawicieli branży. A więc mogę zadeklarować, że będzie to gotowe. Natomiast tak jak państwo słyszeli, sytuacja, z którą mamy dzisiaj do czynienia, jest sytuacją, która ma miejsce od 2022 r. Przepraszam, ale ja się nie będę czuł odpowiedzialny za to, że pan przewodniczący ma tutaj do kogoś żal, dlatego że to nie do mnie, tylko wie pan do kogo. Ja mogę zadeklarować, że jeżeli rzeczywiście jest taka możliwość, to my zrobimy wszystko, żeby na podstawie rekomendacji ludzi z branży, tych, którzy bezpośrednio w tym uczestniczą, żeby była możliwość, żeby te rekomendacje przekazywać jak najszybciej. Jesteśmy tu po to, żeby tworzyć prawo, które będzie służyć realizacji działań, które są podejmowane przez podmioty, również nasze krajowe. Taka jest w tym nasza rola. Ja mogę zadeklarować tutaj, że będzie pełna współpraca ze środowiskiem. Zresztą może z wypowiedzi pana przewodniczącego wybrzmiała jakaś krytyka pokazująca, że ten głos jest niesłyszalny.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mojego?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie, nie, pana przewodniczącego. Chciałem powiedzieć, że z pan prezesem widziałem się półtora tygodnia temu. Rozmawialiśmy o tym. Chciałbym więc, żebyście państwo wzięli poprawkę na zarzuty, o których pan przewodniczący powiedział, że nikt o niczym nie mówi, nikt o niczym nie rozmawia. Spotkaliśmy się w naszym ministerstwie. To tyle tytułem uzupełnienia. Jeżeli pan dyrektor mógłby jeszcze uzupełnić, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, tylko prośba o informację, doprecyzowanie. Zespół jeszcze nie jest zamknięty i jest tam...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście. Po raz pierwszy...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To jak zespół pracuje, skoro nie ma ludzi z branży, gdyż zrozumiałem, że nie ma tam ludzi z branży?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, pan dyrektor powie o szczegółach, dlatego że koordynuje prace zespołu. Jest to zespół ekspertów, czyli ludzi, którzy przyznają kwalifikacje. Od tego chcę zacząć. Głos ludzi, których to dotyczy, jest głosem doradczym i będzie wysłuchiwany. To jest trochę tak, jakby do komisji egzaminacyjnej... Jest na przykład środowisko tych, wobec których są prowadzone egzaminy. Musi to być głos doradczy. Przecież naturalne jest, że osoby, które mają kompetencje do tego, żeby nadawać kwalifikacje, muszą być osobami uznanymi jako fachowcy. Głos ekspertów jest w tym wypadku przewidziany w pracach zespołu. Mogę zadeklarować, że przy najbliższym spotkaniu zrobimy spotkanie robocze z przedstawicielami branży po to, żeby te wszystkie rekomendacje, które są, w cudzysłowie, skonfrontować czy zderzyć z tymi, które dotyczą bezpośrednio osób, które przyznają kwalifikacje po to, żebyśmy robili wszystko, co jest zgodne z prawem, zgodne z kwestiami związanymi z zachowaniem bezpieczeństwa po to, żeby tworzyć przepisy, które będą służyć branży. Mogę to zadeklarować.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan dyrektor miał się odnieść do definicji. Chciałbym też, żeby na bieżąco odpowiadać na pytania.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tak, rzeczywiście. Zespół został powołany z dniem 30 lipca. Do tej pory mieliśmy stacjonarnie jedno spotkanie ze wszystkimi członkami zespołu. Było to pierwsze spotkanie. Na ten moment nie ma potrzeby, żebyśmy się spotykali osobiście, więc spotkania i prace trwają w trybie roboczym zdalnym. Tutaj jak najbardziej to nie jest tak, jak wybrzmiało, że zespół nie podejmuje żadnych działań. Absolutnie nie. To wszystko jest w toku, prace trwają. Jeżeli chodzi o udział w pracach zespołu, w roli członków zespołu rzeczywiście nie ma tutaj reprezentantów osób, których pan prezes jest przedstawicielem. Natomiast tak jak pan minister powiedział, są to osoby, które działają w morskich jednostkach edukacyjnych, czyli tak naprawdę prowadzą szkolenia i wiedzą, w jakim zakresie powinno się opracowywać ramowe programy szkoleń czy przeszkoleń i czego powinno się wymagać oczywiście zgodnie z wymaganiami, dlatego że też musimy pamiętać o tym, że jesteśmy sygnatariuszem międzynarodowej Konwencji STCW, więc pewne przepisy międzynarodowe nas obowiązują. Od tego właściwie nie ma odstępstwa.

Jednocześnie uzupełniając deklarację pana ministra, pozwolę sobie zacytować art. 4 zarządzenia ministra infrastruktury: „Przewodniczący zespołu zaprasza do udziału w pracach zespołu, z głosem doradczym, inne osoby niebędące członkami zespołu, których wiedza i doświadczenie będą przydatne w realizacji zadań zespołu.”. Oczywiście punkt ten będzie wykorzystywany do tego, żeby państwo mieli szansę być zaangażowani na etapie prac zespołu. Chciałbym tylko powiedzieć na początku, że w początkowej fazie pracy zespołu państwa udział nie będzie nam przydatny, mówiąc wprost. Wynika to z tego, że musimy najpierw uporządkować to, co mamy, żebyśmy wiedzieli, w jakim kierunku możemy iść dalej. Tym samym państwa wiedza i doświadczenie merytorycznie z całą pewnością będą wykorzystywane. Natomiast tak jak powiedziałem, w ramach głosu doradczego, eksperckiego jak najbardziej deklarujemy, że w takich spotkaniach państwo będziecie mieli szansę wziąć udział.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan Stopierzyński chciał o coś dopytać. Proszę.

Wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej Krzysztof Stopierzyński:

No tak, tylko jeżeli prace będą trwały do 2026 r., kiedy my w styczniu zaczynamy budowę morskich farm wiatrowych, to państwa zespół będzie dla nas nieprzydatny na którymkolwiek etapie. Pan minister Marchewka przyjął nas półtora tygodnia temu. Zaczęliśmy pracować nad tymi rzeczami. To prawda. Jest to bardzo mocno docenione, tylko że my z tym wszystkim koledujemy od czerwca 2022 r. Dopiero teraz obecny pan minister przyjął nas i zajął się tematem. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Pan minister nagrał nagranie na naszej konferencji Offshore Wind – Logistics & Supplies, gdzie jednoznacznie stwierdził, że polski offshore to jest polska racja stanu. Były to bardzo silne słowa dla całego środowiska. Dlatego po prostu oczekujemy więcej. Natomiast my działamy pod gigantyczną presją czasu, ponieważ to się stało w 2022 r. My nie jesteśmy w stanie czekać na to, co państwo zrobią. W zeszły czwartek razem z Krajową Izbą Gospodarki Morskiej zrobiliśmy spotkanie z jednostkami edukacyjnymi, o których pan mówi, czyli z Uniwersytetem Morskim w Gdyni, ze szkołą morską. Przygotowaliśmy stanowisko, które złożyliśmy na ręce pana posła Jarosława Wałęsy, który brał udział w tym spotkaniu. Jest to stanowisko, które powtarzamy od 2020 r. A więc nie mówmy o tym, że te rzeczy wychodzą tutaj i państwo muszą się zorientować, dlatego że w ministerstwie – rozumiem, że po drodze były wybory i inne rzeczy – ta wiedza jest od 2020 r.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mogę zapewnić, że poproszę zespół, żeby w pierwszym tygodniu grudnia odbył spotkania konsultacyjne z przedstawicielami branży.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Pan przewodniczący Piątkowski. Każdy będzie miał okazję zabrać głos. Przekazuję głos zgodnie z kolejnością zgłoszeń.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie pośle przewodniczący. Dzień dobry państwu. Witam szanowne panie i panów posłów, pana ministra, przedstawicieli rządu. Szanowni państwo, ponieważ dosyć długo funkcjonuję w tym środowisku, niestety mam nieodparte wrażenie, że od wielu lat miesza my nogami powietrze, a od tego kawa nie staje się słodszy lub odwrotnie. Nic się nie zmienia. Przed chwilą wspomniał pan o tym, że w roku 2020 branża złożyła pewne postulaty. W roku 2020 związki zawodowe zgłaszały postulat potrzeby uregulowania środowiska offshore, a przede wszystkim kwalifikacji pracowników. Pozostało to bez echa. Przepraszam państwa bardzo, mam takie wrażenie, że kto tam słucha związków zawodowych. Mówię to z pewną ironią oczywiście i z pewnym przekąsem, ale jest w tym trochę prawdy.

Rok 2022 i przywoływane tutaj rozporządzenie o kwalifikacjach. Tłumaczono nam wówczas, że jest to wymóg presji, jaką Komisja Europejska wywarła na polskie ustawodawstwo w sensie wyraźnego oddzielenia kwalifikacji w żegludze międzynarodowej od żeglugi krajowej, czyli żeby w ramach STCW, o którym pan dyrektor mówił, w Polsce było klarownie i jasno określone, kto do czego ma uprawnienia. Nadal otwarte pozostaje pytanie, dlaczego wówczas ograniczyliśmy sami siebie, wprowadzając żeglugę krajową do 12 mil morskich. Proszę państwa, według mojej wiedzy, nie jest ona całkowita, być może jest ułomna, ale nie ma żadnych formalnych ograniczeń, żeby limit ten sięgał dalej niż 12 mil morskich. Kwalifikacje w żegludze krajowej możemy sporządzić sobie sami. Nawet nie muszą być kompatybilne z STCW. Mają zapewnić bezpieczną żeglugę, bezpieczną dla środowiska, a przede wszystkim bezpieczną dla ludzi. Taki postulat został złożony przez stronę pracowników w lipcu 2022 r. na posiedzeniu zespołu trójstronnego, kiedy omawialiśmy po raz pierwszy zmieniane wówczas od czerwca rozporządzenie o kwalifikacjach. Niestety, nie jest prawdą, że ono coś komuś ułatwiło. Rozporządzenie utrudniło, ludziom utrudniło, firmom utrudniło, urzędowi morskemu utrudniło. Dane, które wówczas prezentowaliśmy, były dosyć zaskakujące. 21 mechaników i oficerów utraciło pracę w urzędach morskich, przepraszam, kwalifikacje, nie pracę. To też pozostało bez echa. Przykro o tym mówić, ale może powiedzmy sobie wreszcie, oczyśćmy to. Mówię o tym nie dlatego, żeby szukać winnych, tylko może zrobimy wreszcie krok do przodu.

Jeżeli w piśmie, które pan minister Marchewka złożył na ręce pana przewodniczącego Płażyńskiego, znajdujemy akapit, w który czytamy o tym, że we wrześniu 2023 r. EMSA po audycie złożyła szereg uwag, to przepraszam państwa, ale jesteśmy rok później. Wymienione są tutaj etapy prac, o których także dzisiaj była mowa, prac w ministerstwie, które będą zmierzać do uporządkowania tych kwestii tak, żeby były one zgodne z rekomendacjami, i tak dalej. Słyszymy, że 30 lipca odbyło się pierwsze posiedzenie zespołu eksperckiego. Nie, związek zawodowy nie bierze udziału w pracach tego ciała i nie zgłasza takich pretensji, żeby było jasne. Odpowiadam pani poseł na pytanie. Nie chodzi o to, że chcemy brać w tym udział. Nie czujemy się zresztą specjalnie wykwalifikowani do tego, żeby brać udział w pracach zespołu, niemniej jednak kilka postulatów do prac zespołu składaliśmy od roku 2020, przez rok 2021, rok 2022. Może warto do nich sięgnąć i po prostu zrobić z tego użytek. Jest chociażby pytanie, dlaczego 12 mil morskich.

W międzyczasie, szanowni państwo, także do związku dotarło pytanie z ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury, chociaż ciągle jest to to samo ministerstwo, to, że zmieniają okoliczności polityczne, zmienia się rząd, nie powoduje, że ministerstwo staje się czymś innym, staje się innym ciałem, ciągle jest tym samym.

Koncepcja wykorzystania marynarzy mających kwalifikacje na statkach rybackich. Koncepcja była nakierowana na to, żeby ci ludzie, którzy masowo tracą pracę na kuterach, mogli swoje umiejętności przenieść na offshore. Niestety nadal napotykamy tutaj na szereg kłopotów. Pojawia się być może... Proszę zwrócić uwagę, że konwencja STCW ma dwa oblicza. Powiedzmy sobie, że jest STCW żegluga i jest STCW rybacka. Tak naprawdę różnice w zakresie odpowiedzialności, kwalifikacji marynarzy w jednej i drugiej są w zasadzie żadne. Mogą dotyczyć pewnego rodzaju doświadczenia, dlatego że nie każdy potrafi łowić kutrem burtowym, chociaż wiele lat pływał jako oficer nawigacyjny w żegludze wielkiej, międzynarodowej, ale to naprawdę zdaniem wielu ekspertów... Ja do nich nie należę, słucham tych, którzy się na tym znają, dlatego ośmielam się tutaj państwu to przedstawiać. Otóż wielu ekspertów z tej dziedziny mówi, że nie ma wielkich problemów. Jest tylko drobna rzecz do stwierdzenia, umożliwienia tym ludziom zrobienia kwalifikacji, żeby mogli uzyskać dyplomy do żeglugi, nawet przybrzeżnej. Proszę zwrócić uwagę, że dyplomy w żegludze rybackiej w zasadzie pokrywają się z żegluga przybrzeżną, jeżeli dobrze pamiętam. Jest tu nawet mniejszy problem niż z żegluga krajową, tą sprzed zmiany. Tutaj mogą powstać pewne problemy, natomiast w rybackiej nie, ale nie uznaje się bądź trudno jest uznać kwalifikacje czy staż pływania potrzebny do uzyskania dyplomu.

Przepraszam, może myślę naiwnie, ale wydaje mi się, że wiele problemów można rozwiązać na poziomie rozporządzenia właściwego ministra. Nie ma potrzeby zrobienia wielkich ustaw, które wymagają ogromnie dużo czasu, zgody ponad politycznej. Jeżeli jestem w błędzie, proszę jak siedmiolatkowi wytłumaczyć mi, że się mylę, że jest to niemożliwe z jakiegoś powodu. Niemożliwe wydaje mi się, proszę państwa, to, żebyśmy po czterech latach byli w tym samym miejscu. To mi się wydaje niemożliwe. Bardzo nad tym ubolewam, że tak to nadal wygląda.

Była jeszcze tutaj wspomniana kwestia, której może poświęcę dwa słowa, jeżeli państwo pozwolicie. Chodzi o personel produkcyjny czy też załogę, która nie jest załogą, ale jest przewożona na statku. Jeżeli nawet byłyby z tego powodu jakiejkolwiek wątpliwości, że statek... Oprócz Konwencji IMO mamy jeszcze Konwencję MOP-u o pracy na morzu, która w tej kwestii ma parę rzeczy do powiedzenia. Może tu nastąpić jakaś kolizja, w związku z czym mogą być jakieś wątpliwości. Otóż konwencja ta daje państwu-stronie konwencji rozpisaną bardzo prostą drogę. Mówi dokładnie o tym, że w konsultacji z właściwymi organizacjami pracodawców i pracowników należy uznać, czy dany członek załogi jest marynarzem w rozumieniu definicji Konwencji MLC. Tak samo dotyczy to statku, czy dany statek, przepraszam za słowo, podpada pod tę konwencję. Jeżeli przejdziemy ten proces i państwo po konsultacjach zdecyduje, która żegluga, które statki nie są konwencyjne w rozumieniu Konwencji MLC, prawdopodobnie ułatwi to panom rozstrzyganie kwestii, kto ma być na statku załogą, kto nie i dlaczego nie jest. Te osoby i te stanowiska będą wylistowane w odpowiednim dokumencie wydanym przez administrację morską państwa bandery, czyli Polski.

Pewnie można by tutaj dodać jeszcze trochę innych rzeczy, ale zasadniczą jest kwestia żeglugi krajowej i kwalifikacji, zasadniczą jest kwestia 12 mil i ograniczenia się. A dlaczego nie 36? A dlaczego nie strefa ekonomiczna? Są to decyzje, które mogą i powinny zapaść na szczepku ministerstwa właściwego do spraw żeglugi, czyli Ministerstwa Infrastruktury. No i jest jeszcze kwestia kwalifikacji kolegów marynarzy ze statków rybackich, którzy mogliby zasilić braki kadrowe w żegludze, a te braki są, co widać, także w urzędach morskich. Tam też są braki. Już nie mówię o offshorze. Dziękuję bardzo. W tej chwili to tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę odnieść się do tych trzech konkretnych punktów wymienionych na końcu przez pana przewodniczącego.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie przewodniczący, pozwolę sobie zacząć od kwestii zmiany definicji żeglugi krajowej. Jeszcze raz przedstawię, z czego ona wynikała i dlaczego definicja akurat w tym kierunku została określona. A więc podstawą zmian był zarzut formalny Komisji Europejskiej, dotyczący wielkości obowiązywania żeglugi krajowej. Do tej pory było to w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej, czyli właściwie obejmowało całe nasze wody terytorialne, natomiast podstawą zarzutu było to, że obszar ten pokrywa się de facto z obszarem żeglugi przybrzeżnej, który już jest definiowany na poziomie Konwencji STCW. Tam wymagania są na poziomie wymagań międzynarodowych. Stąd zarzut Komisji jednoznacznie wskazywał, że te dwa obszary nie mogą być objęte przepisami krajowymi, czyli żegluga krajową, i jednocześnie podlegać pod zapisy Konwencji STCW. Stąd zmiana i naruszenie zgodnie z ewidencją Komisji Europejskiej 2020/2309. Te działania i ten zarzut spowodowały, że zdefiniowaliśmy żeglugę krajową do poziomu właściwie 12 mil morskich od brzegu. Oczywiście mam świadomość tego, jakie skutki to przyniosło, natomiast chciałbym nakreślić, z czego to wynikało i jakie potencjalnie stanowisko prezentuje Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, dlatego że to też powoduje być może pewne dalsze działania.

Otóż zgodnie z tym, co powiedział pan minister, w 2023 r., we wrześniu, niedługo po prekonsultacjach, w których między innymi państwo mieli tutaj okazję uczestniczyć, dotyczących zmian w żegludze krajowej, będących konsekwencją zmian z 2022 r., odbywał się audyt EMSA u nas, w resorcie, a także w administracji morskiej w kontekście wyszkolenia i kwalifikacji załóg. Zarzut w dalszym ciągu został podtrzymany, mało tego, EMSA powołała się na definicję statku, czyli definicję zawartą w art. 1 pkt 11 dyrektywy, który stanowi, że termin statek morski oznacza statek inny niż statki pływające wyłącznie na wodach śródlądowych lub pływające na wodach lub akwenach, gdzie obowiązują przepisy portowe lub w bezpośredniej bliskości takich wód lub akwenów. Idąc dalej, po konsultacjach, po rozmowach z przedstawicielami EMSA jasno zostało wyartykułowane, że w tym sensie wszystkie obszary poza główkami portu de facto powinny podlegać pod żeglugę przybrzeżną w świetle Konwencji STCW. A więc zmiany miały miejsce z tego tytułu. Niewykluczone, że w zakresie samej definicji żeglugi krajowej będą niezbędne jeszcze kolejne zmiany. Natomiast nasza intencja i nasze działanie zmierza do ułatwienia przejścia z uprawnieniami żeglugi krajowej, co do których także tutaj panowie przewodniczący wspominali, że przygotowaliście flotę na żeglugę krajową. Żegluga krajowa w obecnym kształcie nie może funkcjonować. Musimy mówić tutaj o żegludze przybrzeżnej. Chcemy natomiast ułatwić, umożliwić przejście z kwalifikacjami żeglugi krajowej tym osobom, które mogą przejść taką procedurę i rzeczywiście uzyskać wymagania w żegludze przybrzeżnej tak, żeby państwo mogli operować jednostkami także na tych obszarach, gdzie morska energetyka wiatrowa będzie powstawać.

Druga część właściwie dotyczy rybaków. Panie przewodniczący, przywołał pan tutaj konwencję STCW-F. Oczywiście ona poniekąd równolegle funkcjonuje w przepisach międzynarodowych. Rzeczywiście są one zbliżone, natomiast w kwestii wymagań kwalifikacyjnych dla rybaków jest to nieco inaczej opisane. W naszym rozporządzeniu określiliśmy możliwości przejścia z rybołówstwa morskiego, czyli spod Konwencji STCW do żeglugi przybrzeżnej czy do żeglugi międzynarodowej, mówiąc inaczej. Tam oczywiście

są pewne nieścisłości dotyczące praktyki w żegludze handlowej, która, jak wynika z samej definicji, na statku rybackim nie może być żeglugą handlową. Być może będzie aktualizacja rozporządzenia, żeby przy okazji zmiany rozporządzenia sformułować także takie zapisy, pod warunkiem oczywiście, i to podkreślam za każdym razem, że musi być zachowana zgodność z przepisami międzynarodowymi, które tutaj mają nadrzędną pozycję. Musimy to robić. Zespół ekspertów będzie to analizował w tym zakresie. Tak jak pan minister potwierdził i zadeklarował, oczywiście przy najbliższej okazji, jeszcze w grudniu, zaprosimy państwa do pracy w ramach prac zespołu eksperckiego tak, żebyśmy mogli dalsze kroki podejmować przy udziale i głosie państwa oczywiście jako armatorów, jako zainteresowanych tematyką.

Jeżeli chodzi o konwencję MLC, nie chciałbym tutaj poruszać tego tematu z uwagi na to, że wykracza poza kompetencje departamentu. Trudno mi się odnieść do tych zarzutów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wykracza to poza zakres departamentu czy całego ministerstwa?

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Departamentu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Departamentu. Panie ministrze, panie dyrektorze, poprosimy o uzupełnienie.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej MI Paweł Krężel:

Paweł Krężel. Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Temat jest nowy. Nie wiem, czy państwo analizowali kwestie objęcia państwa marynarzy konwencją MLC. Myślę, że jest to kwestia, którą musimy przeanalizować. Trudno mi teraz zabrać głos. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Poprosimy o przedstawienie tej analizy i przesłanie jej również do pana przewodniczącego. Pani Anna Wypych-Namietko, bardzo proszę.

Członek Rady Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż. w. Anna Wypych-Namietko:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni goście, szanowni państwo posłowie, jeżeli chodzi o mnie, reprezentuję tutaj Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Najprościej deklaruję przyjsie z gotowością do współpracy z zespołem ministerialnym. Już jakiś czas temu zostaliśmy włączeni do prac komisji. W związku z powyższym jesteśmy gotowi. Oczywiście osoba, która zostaje skierowana, będzie jak najbardziej kompetentna. Może nawet reprezentować komisję egzaminacyjną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani kapitan, za tę deklarację. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Czy ktoś jest z nami zdalnie? Nie. Nikt się nie zgłasza. Bardzo proszę, jeszcze pan prezes.

Wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej Krzysztof Stopierzyński:

Żegluga krajowa przestanie obowiązywać poza główkami portu? A więc rejs z Gdańska do Gdyni będzie żeglugą międzynarodową? Chyba trochę się zapędzamy. Chcielibyśmy też wiedzieć, co się wydarzy. Jest to trochę niepokojące. Rozumiem, że jest to jakiś niefortunny zwrot.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Panie przewodniczący, oczywiście nie taki miało to wydźwięk. Ja tylko przywołałem definicję, na którą powołuje się Komisja Europejska na dzień dzisiejszy. Natomiast to nie oznacza absolutnie, że żegluga z Gdańska na Hel nie będzie żeglugą krajową. Tu jeszcze mówimy o żegludze pasażerskiej krajowej. Definicje te są nieco szersze, ale absolutnie nie tak to miało zabrzmieć i nie taka jest intencja. Przywołałem tę definicję po prostu jako jeden z argumentów, które EMSA przytacza w swoich raportach po audycie, który miał miejsce we wrześniu 2023 r.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł jeszcze chciała zabrać głos.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałam podziękować panu dyrektorowi, że przedstawił meandry tych wszystkich rozwiązań, dlatego że one też mają gdzieś swoją podstawę. Jednocześnie nas wszystkich to nie usprawiedliwia w szukaniu rozwiązań, bowiem czas leci. Mam pytanie zasadnicze, czy w związku z tym, że państwo macie świadomość i mieliście wtedy, dlatego że każdy musi ją mieć w związku z zastrzeżeniami Komisji Europejskiej i różnych instytucji, które bardzo chcą, żebyśmy się rozwijali w Polsce jako offshore, macie państwo jakąś propozycję na teraz. Rozumiem, że państwo analizowaliście, jak z tego wybrnąć. Mamy koniec 2024 r. Zanim zespół się zbierze i znowu coś przeanalizuje, będzie rok 2025 i dobrniemy do roku 2026. Chciałabym w związku z tym zapytać, czy mając tę świadomość i przychodząc dzisiaj na posiedzenie Komisji, macie państwo zarys jakiejś propozycji, którą możecie dzisiaj przedstawić, w jakim kierunku trzeba iść albo jak załatwiły to inne kraje. My dzisiaj tak naprawdę mówimy o status quo i o czymś, co będzie. Natomiast jeżeli czas już przy państwa świadomości upłynął, a niektórym nawet dłużej, ponieważ głosowali za pewnymi rozwiązaniami, nawet będąc w opozycji, a wynikało to właśnie z europejskich uwarunkowań, to czy dzisiaj po to, żeby cokolwiek wesprzeć, usprawnić, wyjść naprzeciw środowisku, macie państwo jakąś gotową konkretną propozycję albo jej zarys, wobec której jakiś rąbek tajemnicy możecie teraz uchylić na posiedzeniu Komisji? To, że praca nad tym będzie trwała, to słusznie, ale czy dzisiaj w związku z tym, że już prawie jest deadline dla firm, które zainwestowały, które wiązały z tym przyszłość... Jesteśmy w Unii Europejskiej i musimy mieć świadomość, jak to funkcjonuje. Inne kraje pozalaćwały ten problem. Jeszcze raz, czy możecie państwo przedstawić jakiś konkret albo chociaż jakąś część, która spowoduje, że odetchniemy, że akurat w tym kierunku dobrze iść.

Jeżeli chodzi o egzaminatorów, to tu też mamy praktyków. To już jest następne pole do dyskusji, jak sprywatyzowano pewne zasady przeprowadzania egzaminów, jak to wygląda. Marynarze nie mają czasu na urlopowanie się, na siedzenie miesiącami na łodzi i dodawanie dwa do dwóch, dlatego że są praktykami z wieloletnim stażem. To też jest inna kwestia. Natomiast, czy akurat w tej tematyce, którą pan przedstawił, przy jej skomplikowaniu, może pan bądź pan minister przedstawić chociaż trochę jakiejś nadziei, że na przykład już macie, widzicie jakieś rozwiązanie, jakąś ścieżkę, którą będzie można zastosować? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, na poziomie Ministerstwa Infrastruktury analizowane były różne rozwiązania. Moglibyśmy mówić o tym, co potencjalnie mogło być możliwe, ale chcemy przedstawić kompleksową propozycję, która będzie wypracowana wraz z głosem eksperckim, z przedstawicielami branży. Podkreślę jeszcze raz, że jeszcze dzisiaj ustalimy termin prac zespołu, który spotka się z przedstawicielami branży po to, żeby zintensyfikować prace w tej sprawie. Zdaję sobie z tego sprawę, że kwestia jest niezwykle istotna i poważna. Natomiast terminy, które zostały przedstawione jako terminy graniczne, oczywiście są tylko i wyłącznie terminami, które mają charakter formalny. Musimy zrobić wszystko, żeby wydarzyło się to szybciej. Deklaruję pełne zaangażowanie w tej sprawie. Jeszcze dzisiaj ustalimy termin takiego spotkania po to, żeby przedstawiciele branży mogli również z głosem eksperckim przedstawiać swoje postulaty i oczekiwania w tej sprawie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A mogę tylko dopytać, czy pan minister przedstawi zespołowi, ekspertom już swój konkretny projekt czy dopiero będziecie państwo wsłuchiwać się w uwagi i będziecie go tworzyć.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Myślę, że to już będzie kwestia ustaleń roboczych pomiędzy zespołem, ale myślę też, że najważniejsze będzie to, jakie będą ostateczne rekomendacje przyjęte przez zespół, dlatego że to będzie miało kluczowe znaczenie w konkretnych działaniach na następnym etapie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czyli nie macie państwo propozycji, jeżeli dobrze rozumiem, którą zespół mógłby poprawić, żebyśmy mogli państwu pomóc.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mamy. To nie wygląda tak, że pójdziemy do zespołu: „dzień dobry zespole, co nam przygotujecie?”. Nie, nie, wręcz odwrotnie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Właśnie pytam, czy ma pan konkretny projekt, który zostanie przedstawiony zespołowi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ok.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeżeli głos ekspertów będzie aprobujący dla rozwiązań, które mamy, przedstawimy to jako wyniki prac zespołu we współpracy z branżą.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Wałęsa.

Posel Jarosław Wałęsa (KO):

Chciałbym jeszcze dopytać w tej samej nucie. Panie ministrze, zakładam, że spotkanie odbędzie się na początku grudnia. Czy możemy oczekiwać sprawozdania z tego spotkania?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może przyjdziemy.

Posel Jarosław Wałęsa (KO):

Może nie. Nie przeszkadzajmy w rozmowach, ale wydaje mi się, że sprawozdanie dla członków Komisji, które mogłoby być po zakończeniu spotkania, byłoby jak najbardziej wskazane. Chcielibyśmy znać propozycje, które zostały przedstawione i ewentualnie wiedzieć o dalszych krokach, o jakimś harmonogramie, który będzie bardziej optymistyczny niż to, co usłyszeliśmy do tej pory. Powtórzę to, co powiedziałem na początku. Czas w tej chwili jest tu najważniejszy. Ja wiem, że co nagle, to po diable, ale tutaj wydaje mi się, że wszyscy musimy rozumieć presję czasową, musimy to załatwić już na wczoraj. A zatem sprawozdanie ze spotkania byłoby jak najbardziej wskazane.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wiem, ile będzie planowanych spotkań, jak będą intensywne, ale rzeczywiście z uwagi na pilność tej sprawy, tak czy siak poprosimy o informacje.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nadajemy jej charakter sprawy priorytetowej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Z każdego spotkania będą państwo otrzymywać sprawozdanie, można nawet powiedzieć, że protokół podsumowujący podjęte działania.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister powiedział, że przedstawi projekt. To powinno pójść szybko.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jak najszybciej się da.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak. Trzymamy kciuki. Drodzy państwo, przechodzimy do punktu drugiego. Teraz nie wiem, czy pan minister czy pan dyrektor będzie przedstawiał. Nie chcę być złośliwy. Czy może oboje państwo? Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pozwoli pan przewodniczący, że przedstawię kwestie, które realizujemy wspólnie, natomiast w kontekście skrócenia czasu pracy po to, żeby otrzymać świadczenie, poproszę przedstawicieli Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, żeby odnieśli się do tego tematu. Chcę powiedzieć, że wspólnie z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej rozpoczęliśmy działania, które prowadzą nas do tego, żeby sytuacja marynarzy, którzy po prostu nie mają płaconych czy nie płacą ubezpieczeń społecznych, uległa zmianie. Mamy zdiagnozowaną sytuację, która pokazuje, że 20 tys. polskich marynarzy nie ma w ogóle płaconego ubezpieczenia społecznego, co w konsekwencji prowadzi do tego, że nie są w stanie osiągnąć nawet minimalnej emerytury. Wynika to oczywiście z decyzji, które zapadły wiele, wiele lat temu, a które ze względu na konkurencyjność armatorów rekomendowały rejestrację statków pod obcymi, tak zwanymi tanimi banderami, na przykład Bahamy, Panama, Cypr i wiele innych.

W związku z tym, że sytuacja marynarzy w kontekście braku ubezpieczenia społecznego jest dosyć trudna, podjęliśmy działania, które wychodzą naprzeciw oczekiwaniom, które przez ostatnie lata były formułowane przez środowiska strony społecznej. Mianowicie chodziło o to, żeby ubezpieczenia społeczne marynarzy, mówiąc wprost, były tańsze, to znaczy, żeby podstawa opodatkowania była niższa. W rekomendacjach, które zostały wypracowane, jeżeli dobrze pamiętam, w 2022 r. na forum zespołu trójstronnego, wskazano, żeby podstawą do ubezpieczenia społecznego marynarzy było 75% średniego wynagrodzenia w kraju. Była to propozycja zespołu trójstronnego. Z różnych względów nie została ona następnie zrealizowana, więc my już na początku tego roku podjęliśmy szereg działań, które doprowadziły nas do stworzenia projektu ustawy, która pozwala marynarzom korzystać z preferencyjnej składki na ZUS, której podstawą będzie minimalne wynagrodzenie. Ustawa jest w konsultacjach publicznych. Została ona również przedstawiona podczas posiedzenia zespołu trójstronnego do spraw żeglugi. Przedstawiciele strony społecznej również mieli możliwość wypowiedzieć się w tej sprawie. W czasie spotkań pojawiała się wątpliwość dotycząca też tych marynarzy, którzy nie chcą płacić ubezpieczenia, którzy dalej z jakichś powodów nie są zainteresowani realizacją tego przedsięwzięcia. Będzie to rozwiązanie, które będzie miało charakter obligatoryjny, to znaczy, że ci marynarze, którzy nie będą chcieli skorzystać, nie będą do tego oczywiście zmuszani. Będzie wybór. Chodzi także o to, żeby urzędy morskie na czas 12 miesięcy nadawały status marynarza po złożeniu odpowiedniego wniosku, co pozwalałoby korzystać z preferencyjnej składki na ubezpieczenie społeczne. Jeżeli chodzi o mechanizm, to podobny mechanizm dotyczy artystów.

A więc wychodząc naprzeciw oczekiwaniom strony społecznej, branży, przygotowaliśmy, przygotowujemy rozwiązania, które będą służyły po prostu poprawie sytuacji związanej z ubezpieczeniem społecznym marynarzy tak, żeby grupa, którą szacujemy na 20 tys. osób, miała możliwość skorzystania z preferencyjnych zasad ubezpieczania się, ale oczywiście w sposób obligatoryjny. Na tym etapie, tak jak wspominałem, ustawa jest w konsultacjach publicznych. Myślę, że w pierwszym kwartale przyszłego roku zostanie skierowana do Sejmu. To tyle, co mogę powiedzieć o sytuacji dotyczącej ubezpieczenia społecznego marynarzy. Zresztą pan przewodniczący był na spotkaniu zespołu trójstronnego, na którym sprawa ta była szeroko omawiana. Jesteśmy już na kolejnym etapie, etapie uzgodnień publicznych w tej sprawie. Rekomendacje, które pojawiają się w czasie konsultacji, będą rozpatrzone. Jeżeli będzie potrzeba doprecyzowania niektórych kwestii, to jesteśmy z panem dyrektorem do dyspozycji.

Zastępca dyrektora Departamentu Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Sebastian Kamiński:

Sebastian Kamiński. Departament Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej.

W nawiązaniu do tego, co mówił pan minister, ustawa jest już w konsultacjach. Konsultacje były przeprowadzane wraz z partnerami społecznymi. Jesteśmy właściwie już na końcu konsultacji. Żaden partner społeczny nie zgłosił postulatu, żeby była to emerytura gwarantowana zgodnie z państwa propozycją. Emerytura gwarantowana poprzez

wymóg minimum dziesięciu lat pracy jest to nowy postulat. Ministerstwo rodziny nie spotkało się z tym wcześniej, ani w konsultacjach publicznych, które są teraz prowadzone nad ustawą, ani wcześniej. Postulat ten jest dla ministerstwa nowy.

Jednakże odnosząc się wprost do postulatu, żeby był to wymóg dziesięciu lat pracy dla zatrudnionych na statkach morskich pod obcą banderą, należy tutaj zwrócić uwagę, że jeżeli chodzi o grupę marynarzy, którzy są zatrudnieni na statkach morskich pod obcą banderą, ich sytuacja prawna w zakresie ubezpieczeń społecznych nie jest jednakowa. Należy podkreślić, że część marynarzy jest ubezpieczona na podstawie przepisów w zakresie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego. Dotyczy to marynarzy pływających na statkach pod banderą państw członkowskich Unii Europejskiej. Wtedy osoby te są objęte ochroną ubezpieczeń społecznych w zakresie ustawodawstwa państwa bandery. Kolejną grupą są marynarze zatrudnieni, pływający na statkach pod banderą państw trzecich, które nie są państwem członkowskim Unii Europejskiej. Wśród tych osób również są pewne różnice, ponieważ z częścią państw Polska ma zawarte dwustronne umowy międzynarodowe o zabezpieczeniu społecznym, które regulują kwestie podlegania ubezpieczeniom społecznym również marynarzy. Trzecią najliczniejszą grupę stanowią marynarze zatrudnieni na statkach pod banderą państw trzecich, z którymi Polska nie zawarła umów dwustronnych o zabezpieczeniu społecznym i które nie są na obszarze Unii Europejskiej. Osoby te faktycznie nie podlegają ubezpieczeniu społecznemu. Jednakże należy zauważyć, że część marynarzy, którzy nie podlegają teraz ubezpieczeniu, przystępuje dobrowolnie do ubezpieczeń społecznych. Osoby po prostu wyrażają chęć wstąpienia do ubezpieczenia społecznego, żeby zagwarantować sobie emeryturę w przyszłości i mieć zabezpieczenie społeczne.

Natomiast propozycja, która sprowadza się do tego, żeby wszystkim marynarzom zapewnić emeryturę przy stażu pracy wynoszącym dziesięć lat, w naszej opinii może być krzywdząca dla części marynarzy. Część marynarzy opłaca obecnie składki i ponosi pewne konsekwencje, natomiast część marynarzy nie ponosi. W tym zakresie widzimy tutaj pewne nierówności w ramach owej propozycji, ponieważ niektórzy marynarze nie mogą być karani za to, że obecnie opłacają składki.

Drugim aspektem, na który należy zwrócić uwagę, jest system ubezpieczeń społecznych. System ubezpieczeń społecznych zbudowany jest na zasadzie zdefiniowanej składki. W uproszczeniu oznacza to tyle, że ile w trakcie aktywności zawodowej ktoś odłoży składek, tyle będzie miał w przyszłości emerytury. Powiązanie przyszłej emerytury z odprowadzaniem składek jest bardzo istotne. Właściwie reforma systemu emerytalnego, która została wprowadzona w 1999 r., opiera się na tym, żeby opłacane składki odzwierciedlały przyszłą emeryturę. Uważamy, że projekt, który obecnie jest procedowany, zawiera właśnie takie zasady, ponieważ wprowadza obowiązkowe opłacanie składek. Składki te będą miały później przełożenie na przyszłość świadczenia. Projekt, który jest obecnie procedowany, zawiera również takie mechanizmy, jak podleganie ubezpieczeniu chorobowemu, które zapewnia również marynarzom zasiłki chorobowe w przypadku, gdyby zachorowali. Dlatego też w kontekście obecnego systemu ubezpieczeń społecznych należy tutaj ocenić, że rozwiązanie to może być odebrane jako asystemowe, nieprzystające do obecnie funkcjonującego systemu zabezpieczenia społecznego.

Należy też podkreślić, że oczywiście ustawodawca może wprowadzić w systemie ubezpieczeń społecznych pewne preferencje lub ulgi, natomiast preferencje i ulgi powinny korespondować z całym systemem zabezpieczenia społecznego. Dlatego w naszej ocenie takim projektem jest projekt obecnie procedowany. Po prostu gwarantuje pewne... Należy tutaj podkreślić, że drugą grupą, o której jeszcze nie powiedziałem, są marynarze, którzy są zatrudnieni u armatorów polskich. W projekcie zapewniamy jednakowe zasady dla marynarzy zatrudnionych u armatorów polskich oraz państw trzecich, ponieważ na takich samych zasadach będą mogli podlegać ubezpieczeniu społecznemu, przez co nie faworyzujemy tutaj żadnych grup marynarzy, ponieważ chcemy zrównać konkurencyjność armatorów, ale to jest już kwestia Ministerstwa Infrastruktury.

Natomiast jeżeli chodzi o tę propozycję, tutaj należy podkreślić także art. 32 konstytucji oraz art. 2a ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, gdzie jest mowa o zasadzie równości. Trybunał Konstytucyjny często podkreśla, że wprowadzenie

pewnych preferencji powinno mieć uzasadnienie. Myślę, że projekt, który opracowaliśmy razem z Ministerstwem Infrastruktury, odpowiada na obecne potrzeby marynarzy, czyli zapewnienie zabezpieczenia społecznego całej grupie marynarzy na odpowiednim poziomie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przecież jestem. Rozmawiamy z panem przewodniczącym, rozważamy ważne kwestie. Jest to rzeczywiście dosyć skomplikowane. Jak się tego słucha, to przecież połowa z nas nie wie, o co chodzi. Taka jest rzeczywistość. Wiem, dlatego że brałem udział w posiedzeniu rady zespołu trójstronnego. Rzeczywiście bardzo wiele uwagi poświęciliśmy temu projektowi, którego przepisy nawet dla mnie jako dla prawnika, adwokata nie są czytelne. Dopiero jak analizowaliśmy to krok po kroku, ucieszyłem się, dlatego że w mojej ocenie projekt zmierza w dobrym kierunku. Wiele wątpliwości środowiska marynarskiego zostało na tym spotkaniu rozwiązanych. Zresztą część z państwa też była obecna na posiedzeniu komisji trójstronnej.

Chyba nie wspomniał pan o tym, ale pamiętajcie też państwo po co to robimy. Robimy to po, żeby przepisy prawa krajowego były na tyle atrakcyjne, a przynajmniej na tyle nie odstawały od innych, konkurencyjnych przepisów krajowych innych państw Unii Europejskiej, żeby jednak była zachęta do budowania czy pływania pod polską banderą, żebyśmy nie odstawali od systemów innych państw europejskich. Po to to robimy. W kontekście tego, nie wiem, czy pan dyrektor wspomniał, chyba pan nie wspomniał, czekamy jeszcze na drugi bardzo istotny element, to znaczy weryfikacji potencjalnych partnerów międzynarodowych, nie wiem, takich jak chociażby Filipiny, państw, z którymi nie mamy podpisanym umów dwustronnych na współpracę w ramach korzystania z tańszych marynarzy, tych szeregowych, nie oficerów, nie kapitanów. Jako Polacy, jak państwo wiecie, mamy dużą flotę, to znaczy, mamy dużo absolwentów, ale są to wszystko oficerowie, a nie mamy już załóg na niższych stanowiskach. Naprawdę jest ich bardzo, bardzo mało. Jeżeli polska bandera ma się udać, to abstrahując od zmian przepisów, musimy mieć po prostu tanie załogi. A po to, żeby to było możliwe z połączeniem ze zmianami przepisów, które są projektowane, to musimy mieć umowy podatkowe, jak też dotyczące ubezpieczeń społecznych z tymi państwami, które mogłyby nam zapewnić pod polską banderą szeregowych marynarzy. A więc tutaj czekamy cały czas, jak rozumiem, panie dyrektorze, na analizę, z którymi państwami. Jak rozumiem, pan minister Gajewski żywo się tym zajmuje i w przyszłym roku dowiemy się, jakie są konkluzje i czy rozpoczęły się jakieś prace dwustronne na szczeblu współpracy zagranicznej. Tak?

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Tutaj bardziej właściwy jest Departament Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego, ale jeżeli pan minister Gajewski zobowiązał się, to na pewno zostanie to zrobione.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. W takim razie tylko nieśmiało przypominamy panu ministrowi Koperskiemu, żeby miał to na uwadze i aktywnie działał w tym kierunku. Uchwalenie tych przepisów nic nie da, jeżeli nie będzie umów międzynarodowych. Czy ktoś z państwa ma pytania? Bardzo proszę, pan przewodniczący Piątkowski.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo. Panie pośle, może nie tyle pytania, gdyż trochę rozumiem ten temat, co chciałbym uściślić kilka rzeczy, które tutaj padły z ust pana ministra. Jeżeli dobrze zrozumiałem, państwa projekt dotyczy poziomu bazy składkowej minimalnego wynagrodzenia. Jeżeli tak, to warto przypomnieć, że kiedy nie tak dawno, gdyż na przełomie 2022/2023, zaczynaliśmy rzeczywiście mocną i sensowną pracę w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej przy udziale Ministerstwa Infrastruktury nad rozwiązaniem prawnym dotyczącym ubezpieczeń społecznych marynarzy, wówczas ministerstwo rodziny przedstawiało nam analizę, z której wprost wynikało, że świadczenie, którego bazą będzie minimalne wynagrodzenie, to po prostu żadne świadczenie. W związku z tym może dajmy sobie spokój z minimalnym wynagrodzeniem. Jeżeli chcemy zapewnić marynarzom

za ich pieniądze, dlatego że proszę państwa, bez udziału budżetu państwa... Jest to dosyć ważne w tym wszystkim, ponieważ my wszyscy mamy... Przepraszam, niekoniecznie budżet państwa, tylko budżet pracodawcy w naszym ubezpieczeniu społecznym to jest mniej więcej połowa tego, co my jako pracownicy odkładamy jako składkę na ubezpieczenie społeczne, z którego później czerpiemy emeryturę, rentę czy też inne świadczenia. Otóż w przypadku marynarzy to rozwiązanie dotyczy przerzucenia na ich barki całej składki pod warunkiem, że zechcą to wybrać. To prawda, to będzie ich wybór.

Taki jest finał tego projektu, chociaż warto przypomnieć, o czym pan poseł przewodniczący przed chwilą mówił w kontekście możliwych różnych źródeł, że w prawie unijnym jest przecież możliwość skorzystania z instrumentów pomocy państwa. Tutaj mogłaby się pojawić preferencja właśnie skierowana do tego zawodu, do tej branży, z której dosyć łatwo wyliczyć, ile potencjalnie przychodów otrzymuje budżet państwa. Wielokrotnie było to już prezentowane także na forum tej Komisji, chociaż w różnym składzie, w zespole trójstronnym, na różnych spotkaniach w ministerstwie. Było prezentowane, ile budżet państwa czerpie korzyści z tej branży w sposób bezpośredni, pośredni, tytułem podatków różnego rodzaju. Takie obliczenia przedstawiali nasi koledzy na przykład z Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, wcześniej z APMAR-u. Mają je, są doskonale zorientowani, ile osób pracuje w tej branży, pośredniczą w ich zatrudnieniu, wiedzą, jakie są to kwoty, jakie z tego tytułu jest zainteresowanie okołomarynarskie. Jest to stara prawda. Zgodnie z IMO, jeden marynarz na statku generuje przynajmniej cztery miejsca pracy na lądzie. O tym też warto pamiętać, że branża ta może być bardzo dobrym kołem zamachowym dla wielu innych firm funkcjonujących wokół tej branży. Jest to transport, hotele i mnóstwo innych. Przepraszam, nie chcę teraz zajmować państwa takimi detalami.

Wróć do projektu ustawy o ubezpieczeniach społecznych marynarzy, która ma rozwiązać, być odpowiedzią także na wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. To także był duży przyczynek do tego, że wreszcie po wielu latach apeli ze strony społecznej siedliśmy do tej ustawy.

À propos konsultacji, też trochę ubolewam, że nie ma dzisiaj pana ministra Gajewskiego, dlatego że chciałbym go zapytać wprost. Przepraszam, zrobię to za pośrednictwem państwa, jeżeli państwo pozwolicie. Otóż projekt ustawy przez stronę pracowników zespołu trójstronnego był opiniowany 5 września. Przedstawiliśmy szereg zastrzeżeń, pytań. Generalnie 5 września opinia była negatywna. 8 października spotkaliśmy się w ramach zespołu trójstronnego. Było trochę wyjaśnień. Zresztą już w naszej opinii z września pisaliśmy, że jeżeli uzyskamy informacje, odpowiedzi pana ministra, to nasza opinia być może ulegnie zmianie. W pewnym sensie uległa zmianie 8 października, niemniej jednak od 8 października, kiedy pan minister Gajewski obiecał nam, że za tydzień, dwa udzieli odpowiedzi na nasze pytania, minął kolejny miesiąc, a odpowiedzi brak. Bardzo byśmy prosili, żeby pan minister był uprzejmy wywiązać się ze swojej obietnicy i udzielić odpowiedzi stronie pracowników i stronie pracodawców. Są one dosyć istotne, dlatego że dotyczą głównie wątpliwości i bolączek podnoszonych przez marynarzy, czyli przez tych, których ma to dotyczyć. To nie są pytania związku, który ma wątpliwości dotyczące czegoś tam, tylko są to pytania ludzi z branży, ze statków, podobne do tych, które w części przedstawiał obecny na spotkaniu zespołu trójstronnego nasz kolega Sebastian Jankowski, właśnie taki człowiek, którego ustawa będzie dotyczyć, jeżeli zechce z niej skorzystać.

À propos umów dwustronnych, trochę dla usprawiedliwienia strony rządowej i pana ministra Gajewskiego, z pokorą przyznaję, że piłeczka jest teraz po stronie społecznej. To my mamy pana ministra zaopatrzyć w nazwy państw, które w tym kontekście są czy mogłyby być przedmiotem zainteresowania takich umów. Jest to na ukończeniu i za chwilę trafi do pana ministra. Przynajmniej w tej kwestii chciałbym pana ministra Gajewskiego oczyścić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję za tę informację. Poprosimy też, żeby odpowiedź, która będzie udzielana przez pana ministra Gajewskiego, trafiła do Komisji Gospodarki Morskiej

i Żeglugi Śródlądowej. Na marginesie ja odbieram ten projekt właśnie jako... Może pan dyrektor nie może tego tak powiedzieć, dlatego że będzie z tego wynikać, że w przepisach prawa jak najbardziej w dalszym ciągu jest pewna równość, jeżeli chodzi o traktowanie marynarzy, ale przecież te przepisy, które chcemy wprowadzić, to jest właśnie preferencja dla marynarzy w stosunku do innych zawodów. Nie da się inaczej tego nazwać, dlatego że przecież o to nam chodzi. Wprowadzamy preferencyjny system. Nie do końca zrozumiałem to, że nie wprowadzamy preferencji dla marynarzy, skoro właśnie tym projektem chcemy wprowadzić preferencje dla marynarzy. Pan minister, proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, odpowiadając jeszcze na stanowisko pana przewodniczącego Piątkowskiego, oczywiście sytuacja jest taka, że w ramach konsultacji pojawiają się różne stanowiska i opinie, między innymi dotyczące ewentualnego braku chęci skorzystania przez pewną grupę marynarzy z tego rozwiązania. W związku z tym została złożona propozycja, żeby rozwiązanie to miało charakter fakultatywny, co zostało również przedstawione na forum zespołu. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Jeżeli chodzi o zakres dotyczący podstawy składki, o to, że to i tak w żaden sposób nie rozwiązuje, może nie w żaden sposób, ale w jakiś sposób gwarantuje też minimalną emeryturę czy świadczenie, chcę powiedzieć, że będzie to miało charakter obligatoryjny, jeżeli chodzi o wysokość składki. Jeżeli marynarz chciałby płacić wyższą stawkę, to będzie oczywiście mógł to robić. Chcemy wskazać jasno, że minimalnym opodatkowaniem będzie objęte to, co dotyczy pensji minimalnej, natomiast to od marynarza będzie zależało, czy chce zwiększyć podstawę opodatkowania. Chodzi o to, żeby była ona niższa niż jego dochody. W ten sposób można uzyskać preferencyjność.

Chciałbym jeszcze powiedzieć, że rozwiązanie to jest jednym z czterech kluczowych elementów dotyczących możliwości przywrócenia polskiej bandery. Jeżeli chodzi o kwestie powiązane z banderą, to mamy do czynienia ze sprawą związaną przede wszystkim z koniecznością skończenia rejestracji statków w państwach taniej bandery. Chodzi tu oczywiście o konkurencyjność armatorów. Wiąże się to oczywiście z brakiem płacenia składek dla marynarzy. W związku z tym jeżeli osiągniemy preferencyjne składki na ZUS, drugim filarem będzie wprowadzenie podatku tonażowego. Będą to już istotne kroki w tym kierunku. To, co dotyczy armatorów, między innymi największego armatora, naszej Polskiej Żeglugi Morskiej, to jest tu także mowa o kwestiach związanych z inspekcjami różnego rodzaju instytucji, które też muszą być prowadzone w sposób, mówiąc wprost, błyskawiczny. A więc są to dwa rozwiązania, które zaproponowaliśmy, dlatego że ustawa o podatku tonażowym, czyli preferencyjnym oskładkowaniu przedsiębiorców, armatorów, a także tych, którzy zarządzają statkami, również jest istotnym krokiem właśnie w tym kierunku. Pracujemy nad tym w sposób bardzo dynamiczny. Będziemy państwa informować o szczegółach w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan dyrektor chciał zabrać głos. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Odnosząc się do pytania pana przewodniczącego, faktycznie były od państwa zapytania i pewne wątpliwości, za które bardzo serdecznie dziękujemy. Pozwoliły one też trochę skorygować projekt. Myślę, że teraz nie będzie wzbudzał już tylu wątpliwości, ile wzbudzał. Jeżeli chodzi o odpowiedź, to zostanie ona udzielona w najbliższych dniach, ponieważ chcemy to zrobić kompleksowo i na każde pytanie odpowiedzieć państwu w sposób wyczerpujący.

Natomiast jeżeli chodzi o to, co pan przewodniczący powiedział, to faktycznie podstawa wymiaru dla marynarzy będzie preferencyjna. Jest to w sposób niewątpliwy. Chciałbym tylko wskazać, że preferencje powinny być jakoś zakorzenione w systemie. System ubezpieczeń społecznych faktycznie zawiera preferencje i odrębne ubezpieczenie na przykład dla artystów. Natomiast uważamy, że propozycja, żeby wprowadzać dziesięcioletni okres pracy na morzu, żeby był on podstawą emerytury gwarantowanej, jest propozycją daleko idącą, która już trochę wykracza poza obecne ramy systemu ubezpieczeń społecznych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan kapitan Hatałski.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Moje nazwisko Tadeusz Hatałski. Kapitan żeglugi wielkiej.

Pan przewodniczący powiedział, że projekt ustawy, ustawa idzie w dobrym kierunku. Generalnie tak. Przyjęcie statusu marynarza i podstawy wymiaru to jest dobry kierunek. Prowadzi do obniżenia pozapłacowych kosztów pracy. Natomiast moje obawy budzi kwestia tego, o czym wspomniał pan minister Marchewka, fakultatywnego sposobu objęcia marynarzy na statkach pod polską banderą. Jak wspomniał pan minister Marchewka, ubezpieczenia społeczne wiążą się z problemem morskiej floty handlowej pod narodową banderą. Wysokie koszty ubezpieczeń społecznych były jedną z podstawowych i głównych przyczyn tak zwanego reflaggingu, czyli ucieczki polskich armatorów pod wygodne bandery. Po to, żeby nie przedłużać, w czym rzecz? Jeżeli uregulujemy status marynarza i jego ubezpieczenie na statkach wygodnych bander, obcych bander na poziomie ekonomicznym czy na poziomie niskim, czy na poziomie opłacalnym, a na statkach pod polską banderą zostanie to fakultatywne, że marynarz albo zostanie przy statusie pracownika, albo przy statusie marynarza, to dalej koszty ubezpieczeń społecznych na statkach pod polską banderą będą wysokie, czyli nic się nie zmieni, będzie taki stan, jaki mamy obecnie. Wprowadzenie nowego systemu ubezpieczeń marynarzy niestety nie będzie prowadziło do odbudowania morskiej floty handlowej pod narodową banderą. Kwestia ubezpieczeń społecznych i morska flota handlowa są to rzeczy bardzo ściśle za sobą związane. Jest tu związek przyczynowo-skutkowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pewnie czas pokaże, natomiast oczywiście bez innych kroków, o których mówił także pan minister Marchewka, rzeczywiście to nie pomoże. Koszty, które po zmianach, które są planowane, będzie ponosił pracodawca, armator, będą kosztami niższymi niż, które wynikają ze zmian wprowadzonych w ostatnich latach w krajach Morza Bałtyckiego, jak na przykład w Estonii. Będą też niższe niż w Niemczech, więc na pewno... Będą niższe, gdyż będą wynosić, nie wiem, 500 czy 600 zł miesięcznie. Jest to mniej niż w innych państwach.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Koszty nie będą niższe, dlatego że jeżeli na statkach pod polską banderą zostanie status pracownika, to będzie obowiązywało polskie prawo, czyli liczenie składki od wynagrodzenia brutto. Koszty w żaden sposób nie będą niższe.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No tak, ale chyba w interesie armatorów będzie to, żeby zatrudniać marynarzy w taki sposób, żeby płacić niską składkę. Oczywiście pistoletu do głowy nikomu się nie przystawi, ale chyba w ich newralgicznym interesie będzie to, żeby zmienić podstawę, od której będzie odprowadzane ubezpieczenie społeczne.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Dobrze, ale system obecnie obowiązujący jest taki, że połowę składki płaci pracodawca, połowę marynarz. Teraz przy nowym systemie całość składki będzie płacił marynarz, ale oczywiście od minimalnego wynagrodzenia. Były zrobione wstępne wyliczenia. Koszt będzie porównywalny. Mając do wyboru stary system, gdzie płaci mniej więcej tyle samo, i nowy system, gdzie też płaci tyle samo, natomiast przy starym systemie ma pełną emeryturę, a przy nowym systemie ma emeryturę od minimalnego wynagrodzenia, w jaki sposób marynarz zgodzi się na nowy system? Nie zgodzi się.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przecież przy starym systemie jego składka była wyższa.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Nie. Przy starym systemie płaci od wynagrodzenia brutto, ale połowę składki. Drugą połowę płaci pracodawca. Przy nowym systemie podstawą wymiaru jest wynagrodzenie minimalne, ale marynarz płaci wszystko. Jest to trochę mniej, ale koszt mniej więcej jest taki sam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, ale połowa składki od wysokich wynagrodzeń, a całość składki od minimalnego wynagrodzenia to są bardzo różne wartości. Nie pokrywa się to. W dalszym ciągu będą to duże różnice.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Nie do końca, dlatego że jest ograniczenie. Przy naliczaniu składki na ubezpieczenia społeczne jest trzydziestokrotność średniego wynagrodzenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W dalszym ciągu jest to ogromna różnica.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Spłaszcza to komin wynagrodzenia brutto.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mówi pan o trzydziestokrotności, a z drugiej strony jest minimalne wynagrodzenie. Są to kolosalne różnice, jeżeli chodzi o opodatkowanie, oskładkowanie.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

W tej chwili nie pamiętam danych, ale robiliśmy kalkulacje.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, ile teraz wynosi składka od minimalnego wynagrodzenia? Jest to 500, 600 czy 700 zł? Łącznie, całość.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

1200 zł.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

1200 zł?

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Tyle to będzie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Myślę, że od średnich wynagrodzeń marynarzy dzisiaj to jest...

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Bardzo przepraszam, ale nie porównujemy tego w ten sposób, ponieważ ustawa, projekt ustawy zakłada, że marynarz w nowym systemie będzie ponosił koszty ubezpieczenia społecznego we wszystkich jego elementach. Dzisiaj od kwoty 4600 zł to nie jest 1200 zł, tylko de facto jest to 40%, dlatego że w Polsce taką składkę płacimy od wynagrodzeń na ubezpieczenia społeczne. Taki jest ZUS, chyba się nie mylę. W związku z tym 40% od 4600 zł to jest, powiedzmy, 2000 zł z kawałkiem. Taka jest dzisiaj rzeczywista składka, którą płaciłby marynarz, gdyby działały już przepisy ustawy i gdyby zgodził się opłacać składkę na ubezpieczenia społeczne od minimalnego wynagrodzenia. Zdaje się, że pan kapitan kalkuluje, przepraszam, w ten sposób, że skoro w pewnym przedsiębiorstwie w Polsce pod polską banderą średnio zarabia się mniej więcej 10 tys. zł miesięcznie, to połowa z tego, 40% z tego to jakieś 4000 zł składki, którą w połowie płaci pracodawca i w połowie marynarz. W tej sytuacji na jedno wychodzi, ponieważ ciągle jest to około 2000 zł.

Dlatego cały czas, państwo posłowie, panie pośle, panie ministrze, akurat nie ma pana ministra, postulowaliśmy jako strona społeczna, żeby Rzeczpospolita znalazła sposób i środki na skorzystanie z dostępnego prawem unijnym systemu pomocy państwa do żeglugi i część ubezpieczenia społecznego budżet państwa wziął na siebie. Wtedy rzeczywiście będziemy mówić o preferencji dla branży. Na razie to ewentualnie mówimy o preferencji dla pracodawcy, jeżeli pracownicy rzeczywiście zgodzą się na status marynarza, zarejestrują się w urzędach morskich i sami będą opłacać składkę na ubezpieczenia społeczne.

I jeszcze jedna ostatnia rzecz, przepraszam za przydługą wypowiedź, którą warto podkreślić. Pan kapitan Hatałski wspomniał o przyczynach reflaggingu, wskazując na wysokie koszty pracy jako na podstawową przyczynę. Przepraszam, byłem świadkiem reflaggingu polskich armatorów. Byłem jeszcze trochę członkiem załogi statków, chociaż już w końcówce. Odbывало się to wtedy trochę również na naszych plecach. Otóż to nie były kwestie kosztów pracy. Głównym powodem reflaggingu było to, że w polskim systemie egzekucji w administracji dłużi, czyli kredyt bankowy był poza należnościami Skarbu Państwa, co zresztą jest do dzisiaj. Dlatego hipoteka morska w Polsce nie istnieje. Dlatego jak długo jej nie będzie, tak długo polskie banki nie będą finansowały dobrowolnie żeglugi. Brak kredytów na rozwój floty był także znaczącym powodem tego, że nastąpił reflagging. Nie chcę już mówić o kwestiach tak zwanego opodatkowania ekstra majątku, jakie wprowadzono gdzieś tam bodajże w połowie lat 80. czy na początku lat 90., które także spowodowało, że przedsiębiorstwa armatorskie, które z natury rzeczy miały wówczas potężny majątek w postaci statków, były to miliony dolarów, jak wyliczano, zapłaciły od tego podatek. Nie miały szans utrzymać się w tym systemie. Przepraszam bardzo. Dziękuję. To tyle chciałem powiedzieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, wydaje mi się, że kwoty, które padały na forum zespołu trójstronnego, to były niższe kwoty niż są tu wskazywane. Może pan powiedzieć, jaka będzie wartość składki, którą będzie ponosić marynarz?

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Wartość składki będzie wynosiła 1370 zł z ubezpieczeniem chorobowym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Całość?

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Tak, dlatego że mówimy tutaj...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No właśnie. Dlatego nie wiem, skąd 2000 zł. Pamiętam, że...

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Bez NFZ-u, panie pośle. Jeżeli dołożymy do tego NFZ...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy wliczona jest tutaj...

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

1370 zł jest z ubezpieczeniem chorobowym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, nie dosłyszałem. Może pan...

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

1370 zł jest z ubezpieczeniem chorobowym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Z ubezpieczeniem chorobowym?

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To czego brakuje w ubezpieczeniu? Może są jakieś różne wyliczenia. Ja nie jestem tu specem. W ramach komisji trójstronnej nie padały tak duże kwoty, jak sugeruje pan przewodniczący Piątkowski.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Jeżeli wolno, panie pośle, w projekcie cały czas jest mowa o ubezpieczeniu społecznym. W ogóle nie bierze się pod uwagę kwestii dotyczących NFZ-u, czyli składki na ochronę zdrowia. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że Polska jako strona Konwencji o pracy na morzu zobowiązała się nie tylko do emerytury, renty, wymienionych tam świadczeń, ale także do należytej opieki nad marynarzami zamieszkującymi, a nie tylko pracującymi pod banderą polską, zamieszkującymi na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, zobowiązała się do zapewnienia im dostępu do systemu opieki społecznej, także w sensie opieki zdrowotnej na warunkach nie gorszych niż mają to pracownicy na lądzie. Mam świadomość tego, że tak wysokie koszty pracy są na pewno dla polskich armatorów pod polską banderą utrudnieniem. Wiele państw ościennych ma te systemy dużo tańsze, a jednocześnie z nieznanymi mi kompletnie powodów świadczenia emerytalne są tam nieco wyższe niż w Polsce. Nie umiem pojąć, jak to się dzieje, ale może ktoś kiedyś odkryje ten temat dla świadomości społecznej.

Natomiast powtórzę, przepraszam, dla nas, dla strony pracowników, dlatego że postulat ten był składany przez stronę pracowników zespołu trójstronnego od zawsze, od kiedy dyskutujemy na temat ubezpieczeń społecznych, bez udziału w możliwym zakresie budżetu państwa jako płatnika składek na ubezpieczenia społeczne, w tym składek na opiekę zdrowotną marynarzy i ich rodzin, ponieważ ubezpieczenie to jeszcze dotyczy rodzin, dlatego że mówimy o tym, że nie mamy doprowadzać do dyskryminacji, co pan dyrektor tu wielokrotnie wskazywał, że dyskryminacja nie powinna mieć miejsca... A zatem nie powinna mieć miejsca dyskryminacja marynarzy, a także ich rodzin, dlatego że ubezpieczenie społeczne w Polsce pracownika dotyczy także jego rodziny. Jest to konsekwencja podejmowanych przez Rzeczpospolitą Polską różnego rodzaju decyzji dotyczących ratyfikacji międzynarodowych przepisów prawa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan dyrektor powiedział, że to ubezpieczenie to uwzględnia.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Już wiem, w czym jest problem. Jedno to jest ubezpieczenie chorobowe, które zapewnia zasiłki macierzyńskie, chorobowe. Natomiast ubezpieczenie zdrowotne to NFZ, który zapewnia dostęp do służby zdrowia. Projekt przesłany do konsultacji nie zawierał składki na ubezpieczenie zdrowotne. Kwestia składki na ubezpieczenie zdrowotne jeszcze jest nierozstrzygnięta, czy będziemy obejmować składką zdrowotną czy nie. Na ten moment mówimy tylko o 1370 zł, natomiast jeżeli dojdzie tutaj składka zdrowotna, kwota będzie stosunkowo wyższa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ile by wynosiła?

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

380 zł.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli razem 1750 zł.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Tak, około.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Będziemy musieli to wszystko przemyśleć.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, był tutaj jeszcze poruszony wątek rodziny. Faktycznie jeżeli osoba ma rodzinę i opłaca składki na ubezpieczenie zdrowotne, to członków rodziny może dopisać do tego ubezpieczenia. Wtedy nie ponosi dodatkowych kosztów. Jest to po prostu w ramach tej kwoty.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący Krzysztof. Dobrze, ale jak pan przewodniczący chce się zgłosić, to oddaję głos w pierwszej kolejności, dlatego że jednak jest przewodniczącym.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Krótkie pytanie. Kiedy tak słucham, to jest dużo wątpliwości. W zasadzie jeszcze nie wiadomo, jakie stawki będą obowiązywały. Pamiętam projekt od samego początku, gdzie największe wątpliwości dotyczyły obowiązkowości, kwestii obowiązkowości ubezpieczeń. Rozumiem, przyjmuję do wiadomości, że wskutek posiedzenia zespołu trójstronnego zostało coś omówione, natomiast w międzyczasie sprawdziłem też w RCL-u. Jest tam projekt, który dotychczas analizowałem, gdzie obowiązkowość jest odmieniana dosyć często. Moje pytanie jest takie. Ponieważ jest tak dużo wątpliwości, kiedy możemy się spodziewać uaktualnionego projektu tak, żebyśmy mogli rozmawiać o tym, co faktycznie zostało zapisane, a nie o tym, kto co uważa, że powinno tam być zapisane?

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Dopiero zakończyły się konsultacje i są opracowywane odpowiedzi między innymi dla pana przewodniczącego. Myślę, że będzie to koniec miesiąca, początek grudnia. Jesteśmy już na ukończeniu i będziemy przechodzić do kolejnego etapu procedowania projektu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, za chwilę oddam panu głos. Przepraszam, jeszcze zapomniałem. Pan Piotr Masny na łączeniu zdalnym. Tak, mamy pana Piotra?

Zastępca przewodniczącego Rady Związku Agentów Morskich i Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR Piotr Masny:

Tak, tak, jestem. Dzień dobry.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca przewodniczącego Rady Związku Agentów Morskich i Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR Piotr Masny:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, Piotr Masny, Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR.

Mogę powiedzieć coś pozytywnego? Oczywiście rozumiem, że pracujemy nad zmianami i że ostateczny kształt projektu dopiero ujrzymy, natomiast zapytany przez marynarzy, dlatego że poszło to gdzieś tam w eter przy okazji dużego seminarium dla naszych pracowników, które mieliśmy na początku listopada, przekazałem im informacje, które zostały przedstawione na posiedzeniu zespołu trójstronnego na początku października. Powiem państwu, że nieobowiązkową obowiązkowość, która w tamtym czasie została potwierdzona, marynarze przyjęli z dużą ulgą. Z ogromnym zainteresowaniem przyjęli też informacje co do tego, jak wiele możliwości, które do tej pory były dla nich zamknięte, z czego nawet nie zdawali sobie sprawy, otwiera przyjęcie tego projektu. Mówię tutaj chociażby o pracy w żegludze, w kabotażu, tam, gdzie był obowiązek ubezpieczenia przez marynarzy w kraju Unii Europejskiej. Mówię tutaj o takich sytuacjach, kiedy na przykład marynarz może podjąć, w tej chwili ma opcję podjęcia decyzji, czy chce być ubezpieczony w kraju zatrudnienia czy w Polsce może przedstawić taką ofertę swojemu pracodawcy i na przykład skorzystać na tym finansowo, otrzymać wyższe wynagrodzenie. Jest też wiele innych rzeczy, o których dzisiaj tutaj nie rozmawialiśmy. Powiem państwu, że jestem zaangażowany w dyskusję dotyczącą marynarzy, nie wiem, od czasów przed wejściem Polski do Unii Europejskiej, kiedy zaczęliśmy dyskutować o ubezpieczeniach społecznych, jakie będą obowiązywały po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Muszę powiedzieć, że ta ustawa stanowi pierwszy przypadek, kiedy w ramach APMAR-u mamy wrażenie, że w końcu w tej

dziedzinie coś zostało zrobione z głową. Zgadzam się tutaj z argumentami czy to Tadeusza Hatałskiego, czy to Henryka Piątkowskiego, że to nie jest idealne rozwiązanie, ale moim zdaniem pierwszy raz jest to rozwiązanie strawne dla naszego środowiska, takie, które, po pierwsze, nikomu nie robi krzywdy. Nie obrażając się na nikogo, zalecałbym wszystkim dużych poziom ostrożności w wypowiadaniu sądów na temat tego.

Jak wiemy, w Polsce mamy triadę podatkową, gdyż mamy urząd skarbowy, Zakład Ubezpieczeń Społecznych i mamy Narodowy Fundusz Zdrowia, które pobierają od nas wszystkich podatki. Ku mojemu dużemu zdziwieniu sprawę podatków marynarzy lepiej albo gorzej, ale załatwiliśmy. Skończyło się to wprowadzeniem zasady 183 dni do ustawy o pracy na morzu. Zamknęło to pakiet problemów związanych z opodatkowaniem marynarzy podatkiem od dochodu. To, co robimy w tej chwili, przedłożona ustawa oczywiście nie rozwiązuje wszystkich problemów, ale w końcu stwarza możliwości, których do tej pory nie było, powoduje, że nasze prawo dużo bardziej przystaje do konwencji MLC, którą Polska ratyfikowała. Pozostanie nam rozwiązanie... Tak naprawdę trzeci problem, zagadnienie podatkowe, czyli opieka zdrowotna, de facto jest w pewien sposób rozwiązany, dlatego że każdy ma dostęp do opieki zdrowotnej. Na bazie dyskusji, którą prowadziliśmy przez lata, udało się jeszcze sprowokować to, że marynarze są zwolnieni z dziesięciomiesięcznej opłaty, w cudzysłowie, karnej za bycie poza systemem ponad rok. A więc wydaje mi się, że jesteśmy na dobrej drodze do rozwiązania tego problemu. Chyba po raz pierwszy nie wylewamy dziecka z kąpielą. Tworzymy przepisy, które łatwo będzie do czegoś dostosować, nie robiąc komuś krzywdy.

Chciałbym optymistycznie przekazać taką informację. Dokładnie po tym, jak opowiedziałem to marynarzem, tak jak państwu w tej chwili, na ich twarzach widziałem ulgę, nie wiem, satysfakcję. Podchodzili do mnie po tym spotkaniu i mówili, że nawet nie wiedzieli, że tyle dobrych rzeczy wydarzyło się, dzieje się, jeżeli chodzi o to, jak ten zawód jest rozpoznawany przez państwo polskie. Wdaje mi się, że to, co państwo robicie, to, co wszyscy razem robimy, jest naprawdę pozytywną rzeczą. Winszujemy sobie, żebyśmy dalej szli w tym kierunku i w taki sposób, w jaki robimy to do tej pory, cały czas mając na uwadze to, że jest wiele rzeczy, które można zrobić lepiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No proszę. Kto chciałby jeszcze zabrać głos? Pani poseł chciała. Pan chciał zabrać głos. Bardzo proszę się przedstawić.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Dzień dobry. Radosław Stefaniak. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych.

Chciałbym tutaj w uzupełnieniu do już poruszonych kwestii, ale w związku z kwestią zabezpieczenia społecznego marynarzy poruszyć jeszcze temat o charakterze praktycznym. Nazywa się to wydawanie zaświadczeń A1, czyli dokumentu potwierdzającego objęcie zabezpieczeniem społecznym w danym państwie członkowskim. Na gruncie polskim niestety daje się zauważyć pewną, nazwijmy to, nie do końca korzystną praktykę. Pomimo nazwy „zaświadczenie”, czyli czegoś, co zgodnie z przepisami k.p.a. powinno być wydane w ciągu siedmiu dni, w praktyce na zaświadczenie A1 czeka się niekiedy nawet kilka miesięcy. Sądzę, że jest to problem, który jest istotny z punktu widzenia zarówno amatorów, jak i zarządzających statkami, jak też agencji pośrednictwa w zatrudnieniu. Czy jest taka możliwość de lege ferenda, co zostało już zgłoszone w piśmie z 5 września, w stanowisku Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych... Jako że już będziemy mieli marynarza de facto w systemie, zostanie wydane zaświadczenie potwierdzające jego status marynarza i objęcie systemem zabezpieczenia społecznego, czy to też nie przyspieszyłoby wydawania zaświadczeń A1 o objęciu systemem zabezpieczenia społecznego, skróciło to z dotychczasowych kilku miesięcy do może znacznie krótszego terminu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panowie dyrektorzy z Ministerstwa Infrastruktury.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Jest to zakres ubezpieczeń społecznych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Jest to zaświadczenie wydawane w związku z podleganiem właściwemu ustawodawstwu. Zaświadczenie A1 jest wydawane głównie przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych. Zwrócimy się do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych o informację, w jakich terminach jest wydawane. Zaświadczenia A1 faktycznie ma nazwę zaświadczenie, ale często w sądownictwie jest uznawane, że ma charakter decyzji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dokładnie.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Chciałbym tutaj wystąpić do ZUS-u z pytaniem, w jakim terminie są one wydawane i czy są duże opóźnienia w zakresie A1. Wiem też, że zaświadczeń tych jest wydawanych bardzo dużo, więc mają teraz formę elektroniczną. Miała ona przyspieszyć wydawanie zaświadczeń, natomiast jeżeli chodzi o realizację tego obowiązku, wystąpimy do ZUS-u.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak. Poprosimy.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Uzupełniając, jak najbardziej się to zgadza, dlatego że na stronie Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w podstawie prawnej, jeżeli chodzi o wydawanie zaświadczeń A1, wymieniony jest między innymi art. 35 k.p.a. Są to terminy dla wydania decyzji administracyjnej. Jak najbardziej się zgadza. A więc pomimo tego, że jest to zaświadczenie, traktowane jest jak decyzja.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jak państwo otrzymacie odpowiedź, to poprosimy i prześlemy panu Świerzyńskiemu.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos w dyskusji? Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Skoro jest już prawie koniec posiedzenia Komisji, to cieszę się, że z osobami, które są z branży, możemy podzielić się jakimiś pozytywnymi rozwiązaniami, które może przybliżają nas w pewnych kwestiach, dlatego że jeżeli chodzi o polską banderę, o czym się często mówi, to trzeba mieć na względzie, że jednak jest to bardzo wiele ustaw i rozwiązań, które powodują to, że my dzisiaj pracujemy nad prawem, które właściwie jest ostatnim gwizdkiem, ponieważ naszych polskich marynarzy niedługo już nie będzie. My jako armatorzy, przepraszam, że tak mówię, ale utożsamiam się, byłam prezesem armatora, patrzymy na to, zawsze patrzyliśmy bardzo szeroko, dlatego że pan minister wspominał tutaj... Może inaczej. Dlatego że mówimy o polskiej banderze, to ja mam prośbę, po pierwsze, do pana dyrektora, żeby nie mówić ciągle tanie bandery, tylko wygodne, dlatego że Cypr i Malta nie są, przepraszam, nie będę tu używać epitetów. Mają rozwiązania związane z rejestracjami oraz przyciąganiem flot i statków do siebie. Na pewno nie upadli na głowę, tylko kierują się po prostu biznesem, który jest dla nich korzystny. Mówimy o Cyprze, a wiadomo, że PŻB czy PŻM i inni armatorzy chcą funkcjonować, więc robią wszystko, żeby optymalizować koszty. Jest to prawda, o której zostało tu powiedziane.

Oprócz podatków, składek na opiekę społeczną, zdrowotną, składki zdrowotnej proszę wziąć pod uwagę, że była mowa o podatku tonażowym. Potem dopytam, już nie na tym posiedzeniu Komisji, czy państwo chcecie go zmieniać, dlatego że podatek tonażowy też nie polega na tym, żeby przypisać armatora za bajońskie sumy na ileś tam lat bez możliwości jakiegokolwiek manewrowania. Musi to mieć jakieś ręce i nogi. Na to składa się również hipoteka morską. Na to składa się też rejestracja statków i wyrejestrowanie statków. Mamy archaiczne prawo. W momencie, gdy armator kupuje statek i statek jest w ruchu, on nie ma możliwości zarejestrowania go w polskim rejestrze, chociażby serce mu pękało, dlatego że nikt nie będzie miał off-hire'u przez trzy miesiące, nikt nie wyłączy statku z eksploatacji, ponieważ po prostu zbankrutuje. Są to elementy, które powinny być rozpatrywane jako całość.

Mam prośbę. Na przestrzeni kilkudziesięciu lat obcowania z wypowiedziami z ministerstwa rodziny czy opieki społecznej, gdyż nazwy się zmieniały się, proszę nie mówić o jakimś uprzywilejowaniu marynarza albo uważać w jakim kontekście, dlatego że my nie jesteśmy uprzywilejowani. Na całym świecie i marynarze mają specyficzny sposób rozliczania podatkowego, i armatorzy mają ulgi, które wpływają na to, że pieniądz się kręci i dlatego mogą zatrudniać marynarzy i rozwijać się. Są dopłaty do armatorów – jest cała lista – którzy mogą inwestować, ponieważ mają wsparcie. Armatorzy po to, żeby się rozwijać, muszą też mieć pewne preferencje, żeby koszty ich nie zabiły.

Następnym elementem jest fakt, że mówi się o imigracji, ale zarobkowej. Proszę wziąć pod uwagę, że wydawanie wiz, jeżeli chodzi o agencje, dotyczy marynarzy, którymi Polska nie dysponuje, a musi mieć obsady załogi. Często tak jest, że załóg po prostu nie ma. I nie można mieć o to pretensji, ale trzeba mieć to na względzie. Elementów, które sprzyjałyby polskiej banderze jest bardzo wiele. Oprócz tego są inspekcje. Mam też prośbę, żebyście państwo nie mówili o marynarzach często jako o krezusach czy unikających płacenia podatków, uprzywilejowanych, dlatego że Polska jest jedynym krajem, który nie ma rozwiązań, które ma cały świat. To żadne uprzywilejowanie i żadna łaska, tylko po prostu przywrócenie normalnych zasad funkcjonowania marynarzy, których właśnie Polska nie posiada. Nawet gdybyście państwo może dopłacali do emerytów, to generalnie dla Skarbu Państwa w rachunku to się opłaca, ponieważ bez rozwiązań, których nie wprowadzamy w Polsce, rocznie strata wynosi kilka miliardów złotych. To też rujnuje posiadanie armatorów, ponieważ my nie rozwijamy floty. Są to naczynia połączone. Choćby ktoś naprawdę chciał, to albo wejdzie w pomoc publiczną, albo że coś się nie opłaca, albo że są ważniejsze sprawy. Wobec tego gospodarka morska i armatorzy kuleją, a mieliśmy wspaniałych armatorów, którzy byli ambasadorami na całym świecie. Takim były Polskie Linie Oceaniczne. Jak powiedział pan Piątkowski, zostało to zniszczone pewnymi przepisami, które zrujnowały firmy i spowodowały, że trzeba było sprzedawać statki.

Dzisiaj bez spojrzenia na to holistycznie z praktykami, bez naprawdę zdania sobie sprawy, że za chwilę inni będą za nas to robić, jest to bardzo niebezpieczne, dlatego że my oczywiście uczelnie morskie chcemy rozwijać, a wpływy... Marynarze oprócz tego, co już pan Piątkowski powiedział, to są ubezpieczenia, to jest gniazdo rodzinne, to jest wychowanie dzieci, to jest wydawanie pieniędzy w Rzeczypospolitej Polskiej. Jest to przychód dla państwa, którego państwo nigdzie nie pokazuje, ponieważ nie macie takich analiz. Jest to krzywdzące, że my musimy się posiłkować sami, robić takie analizy, a jako państwo nie dysponujemy takim argumentem. Na forum Komisji nie jest to argumentem dla wielu przedstawicieli wielu ministerstw. Bardzo nad tym ubolewamy, jak też nad tym, że państwo nie widziecie, jaka to jest szansa dla rozwoju kraju, państwa. Potem mówimy o stawkach czarterowych dla statków, które nam coś przywożą, wywożą albo zabierają spod bramy. Nie rozwijamy floty. Potem musimy mówić o bezpieczeństwie energetycznym, mając ją, ale nie rozwijając jej, dlatego że tak jak pan tu powiedział, według polskiego prawa nie spełnia wymogów. No to zawsze wygra Duńczyk, Holender, jakiś inny, a my będziemy tam pracować. Ale to nie o to chodzi. Trzeba spojrzeć holistycznie. To się po prostu opłaca, to nie jest sentyment, tylko to jest biznes. Drugi rejestr mają Niemcy, Portugalczycy, wszyscy inni, nawet Szwajcaria. Drodzy państwo, naprawdę spójrzmy na to jako na przychód dla budżetu państwa, ale też zadbajmy o marynarzy, którzy nie są uprzywilejowani. Po prostu im się to należy, dlatego że tak jest na całym świecie. Ile w ministerstwie podawaliśmy przykładów rozwiązań, które funkcjonują na całym świecie? Nie dostanie to ministerstwo, ale dostanie inne, czyli budżet państwa, a państwo też z niego korzystają. Zyski i straty, to wszystko jest dla nas opłacalne. Ja bym prosiła, żebyście państwo mimo wszystko w ten sposób na to spojrzeli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan. Bardzo proszę się przedstawić.

**Organizator związkowy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Maciej Konopka:**

Dzień dobry. Moje nazwisko Maciej Konopka. Jestem z Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.

Chciałbym poruszyć jeszcze inny temat, jeżeli można.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

**Organizator związkowy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Maciej Konopka:**

Pozwolę sobie jeszcze odnieść się do wypowiedzi pani poseł, jeżeli chodzi o zwolnienie podatkowe. Podam przykład. W Wielkiej Brytanii marynarze również muszą przepracować 183 dni, a jeżeli czasami im brakuje, to korzystają z takiej opcji, że wyjeżdżają na wakacje zagraniczne, żeby tylko udokumentować, że są za granicą. To też działa na ich korzyść, że są nieopodatkowani.

Temat, w którym chciałbym się wypowiedzieć, jest związany z zatrzymaniem załogi statku „Jawor” w porcie Sao Luis i z Brazylii, na którym podobno znaleziono narkotyki. Chcielibyśmy się dowiedzieć, jaka jest obecna sytuacja, czy są realizowane wytyczne IMO i ILO. Chciałbym również odnieść się do samej kryminalizacji i niesprawiedliwego traktowania marynarzy, co jest problemem ogólnoświatowym. W wyniku ciągłego lekceważenia marynarzy w dniu 27 kwietnia 2006 r. zostały przyjęte i weszły w życie 1 lipca 2006 r. wytyczne Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego. Jest coraz więcej bieżących spraw, które dotyczą samych przestępstw morskich, w wypadku których marynarze są traktowani jako podejrzeni. Odmawia się im się przysługującego prawa do należytego postępowania prawnego. Chciałbym się odnieść do samych wytycznych, które obowiązują też państwo marynarza. Należy współpracować i komunikować się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i podjąć kroki w celu zapewnienia marynarzom dostępu do marynarskich organizacji przedstawicielskich.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie Macieju, rozumiem. Poproszę o odniesienie się do indywidualnej sprawy załogi, która jest zatrzymana w Brazylii.

**Organizator związkowy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Maciej Konopka:**

Tak, w Brazylii.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Natomiast to nie jest przedmiot naszego posiedzenia, żeby teraz omawiać kontekst międzynarodowy, kontekst przepisów. Nie po to się dzisiaj spotkaliśmy. Dzisiaj nie będzie na to czasu. Sprawa tych marynarzy, tej załogi została omówiona dwa miesiące temu w ramach komisji trójstronnej. Z tego, co pamiętam, mają adwokata stamtąd, miejscowego, dlatego że takie są zwyczaje, że musi być miejscowy adwokat, który ich reprezentuje. Nie wiem, co wydarzyło się od tego czasu. Czy pan dyrektor Krężel ma jakieś informacje w tej sprawie? Poproszę do mikrofonu.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, przedstawimy je na piśmie, ponieważ nie mamy informacji na dzisiaj.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poprosimy o informacje, jakie działania podjęły polskie władze, jaką wiedzę mamy o sytuacji, w jakiej znajdują się marynarze, jak rozumiem, którzy są aresztowani. Jak je otrzymamy, to prześlemy panu, panie Macieju.

**Organizator związkowy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”
Maciej Konopka:**

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, wyczerpaliśmy porządek obrad. A więc dziękuję państwu.
Zamykam posiedzenie Komisji.